Cena 12 zł

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

MAJ 1947
ROK II NR 5

W. Milenuszkin

Spotkanie



Od Redakcji: Poniżej drukujemy opowiadanie a właściwie wspomnienie — napisane przez młodego oficera polskiej marynarki handlowej, któremu zmienne koleje ostatniej wojny pozwoliły doznać na morzu niejednej ciekawej przygody. Autor „Spotkania", będąc oficerem rezerwy Marynarki Wojennej, pływał przez pewien okres wojny na słynnym naszym niszczycielu O. R. P. „Garland". Akcja poniższego opowiadania toczy się właśnie na pokładzie „Garlanda".

Morze Śródziemne 1941.

W cieniu było jeszcze bardziej duszno niż na słońcu. Na gołe plecy padały ciepłe promienie słoneczne, wywołując dreszczyki, które leciały z góry aż do samych nóg. Myśli leniwie snuły się gdzieś po wspomnieniach, po wojnie, po morzu. Przypomniałem sobie ostatnie wakacje nad morzem, gdy wesoło brodziłem po plaży, marząc o Wielkiej Przygodzie, którą chciałbym przeżyć gdzieś na wodach dalekich. Przeżywałem wtedy każdą książkę o morzu. Z Conradem byłem na „Narcyzie", towarzyszyłem „Diabłu Morskiemu" w jego wyczynach.

A dziś — chciałbym znów być na tej samej plaży i znów przeżywać te same książkowe przygody. Chciałbym, by rzeczywiste przeżycia skończyły się jak najszybciej.

Wszyscy byliśmy zmęczeni. Stale ta sama służba. Konwoje, patrole, krótka akcja i znów konwój lub patrol. W duchu chwaliłem mądrość admirałów, że raczyli zostawić nas na ciepłym Morzu Śródziemnym, zamiast wysyłania na zimną Północ.

Dziwny, niczym nie zmącony spokój panował od kilku dni. Szliśmy sami do Aleksandretty po jakiś statek z transportem wojska do Haify.

Morze gładkie jak lustro, niczym nie przypominało, że jest terenem walki na śmierć i życie. Że za chwilę może wylecieć torpeda, że kryje w sobie miny.

Jasne i słoneczne niebo raziło oczy, które bez przerwy wypatrywały samolotów. Jeszcze kilka miesięcy temu, gdy nie było Niemców na Dodekanezie — życie tu było całkiem znośne. Czasem przylecieli Włosi, lub „zabłąkana" łódź podwodna chciała skorzystać z łatwego, jak jej prawdopodobnie wydawało się, celu. Tymczasem „Luftwaffe" nie dawała nam spokoju. Dziennie mieliśmy po kilka nalotów. Nagły więc spokój wydawał się bardziej niepokojący. Czyżby szykowali coś ostrzejszego?

Zresztą po co martwić się rzeczami, które i tak muszą przyjść. Będzie atak — to dobrze, nie będzie — to też dobrze!

Słońce tak przyjemnie pieściło plecy. Nie warto marzyć o tym co było i co może być. I tak przyjdzie z pewnością.

Obsługi stały przy działach, obserwując widnokrąg i niebo. Półsennymi od zmęczenia i słońca oczyma chwytały każdy najdrobniejszy szczegół. Od tego zależało ich życie — życie okrętu. Porozbierani do pasa lub w kąpielówkach przypominali jakąś wycieczkę po „słońce południa". Jedynie leżące na pokładzie hełmy jakgdyby mówiły, że to nie wycieczka, lecz wojna. Pociski stojące obok dział czekały na swoją kolejkę.

W myśli liczyłem dni — jeszcze jeden do Aleksandretty, potem dwa lub trzy do Haify, ze dwa dni postoju i znów Aleksandria. A potem — nie wiem! Niech Admiralicja martwi się. Oni napewno znajdą dla nas robotę. Do doku pójdziemy na oczyszczenie kotłów za miesiąc. Będę mógł wziąć urlop.

Nie chciałbym być teraz w kotłowni. Wczoraj zeszedłem na dół i gołą ręką chwyciłem poręcz trapu. Mam pęcherze. Znacznie przyjemniej na górze. Przynajmniej poszedłbym do nieba opalony.

Pod wpływem słońca powieki zsuwały się do drzemki.

— Pomost — działo dwa melduje samolot lewo 15, dwa palce nad widnokręgiem!

— Dalmierz odległość! Dalocelownik na cel!

(Dokończenie na str. 97)

Z końcem kwietnia minął rok od chwili, kiedy ujrzały światło dzienne pierwsze egzemplarze „Żeglarza". Bieżący numer rozpoczyna drugi rok naszej pracy wydawniczej. W związku z tym chcielibyśmy zapewnić wszystkich naszych Czytelników i Przyjaciół, iż będziemy się nadal starali, w miarę naszych sił i możliwości, ulepszać „Żeglarza" tak — aby mógł jak najlepiej spełniać postawione przed nim zadanie werbowania oraz przygotowania młodzieży polskiej do pracy na morzu i dla morza!

REDAKCJA.

NA OKŁADCE: CHŁOPCY Z PCWM. (patrz fotoreportaż na str. 90 i 91)

Miasto portowe



Miasto portowe... Co sobie wyobrażasz Czytelniku, słysząc te dwa słowa? Wiem — ciemne zaułki krętych uliczek; gwarne, zadymione wnętrza knajp i spelunek; pijanych marynarzy — tatuowanych misternie w kotwice i kobiety; wyjący jazz, Murzynów, Chińczyków, Greków; bójki, noże marynarskie, krwawe awantury...

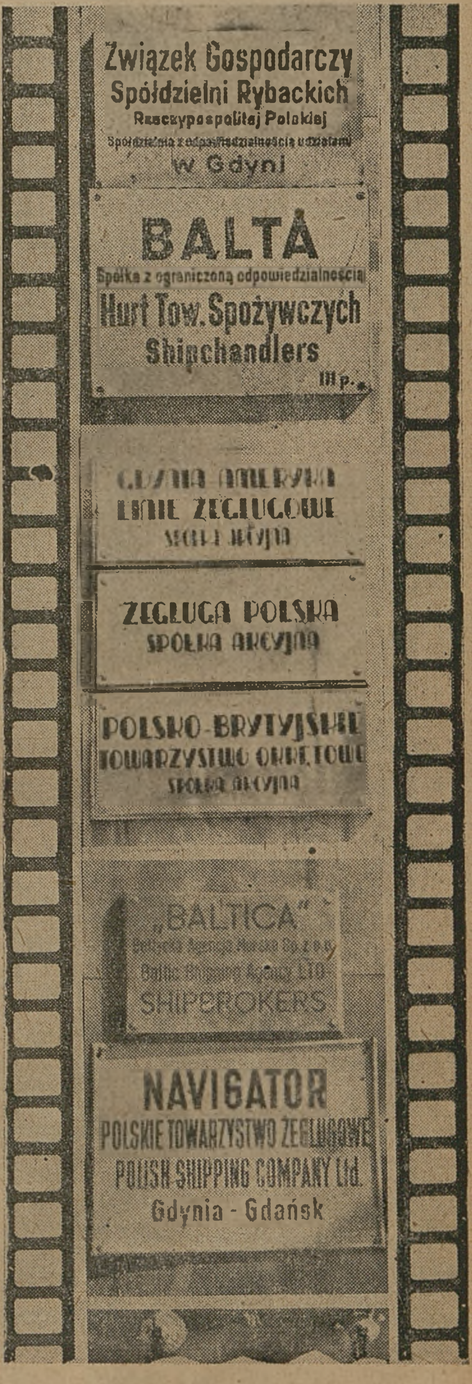
Ale może i nie tak— może Twoje miasto portowe to piękne, szerokie bulwary, błękitna toń oceanu, palmy, zieleń, tarasy białych domów, bogate kawiarnie i restauracje — pełne ogorzałych, eleganckich wilków morskich...

Nie Kolego! Miasto portowe nie jest takie, jak sobie wyobrażasz! Owszem, przyznaję, że oblicze niektórych jego dzielnic przypomina niekiedy twoje rojenia. Ale nie tam leży sens i treść miasta portowego. Nie tam należy szukać jego istoty.

Miasto portowe — to miasto ciężkiej pracy, pracy specyficznej, odmiennej niż gdziekolwiek indziej.

Gdyśmy w poprzednich numerach „Żeglarza" omawiali organizację i pracę portu — mówiliśmy przede wszystkim o ludziach, którzy port utrzymują w ruchu. Wspominaliśmy więc o marynarzach, sztauerach, trymerach, pilotach portowych, cumownikach, magazynierach, kranistach, celnikach, rachmistrzach, kolejarzach, strażnikach i dziesiątkach innych — równie ważnych i potrzebnych zawodów. Wszyscy ci ludzie pracy — spędzający dnie całe w porcie — zamieszkują w mieście lub jego okolicach. Zatem miasto portowe jest przede wszystkim rezerwuarem sił ludzkich potrzebnych do pracy **w porcie.**

Ale oprócz tego w mieście wre równoczesna tak samo gorączkowa i specyficzna praca **dla portu.** Większość ośrodków dyspozycyjnych i kierowniczych oraz cały prawie skomplikowany aparat handlowo-gospodarczy portu ma tu swoją siedzibę. Liczne tabliczki i wywieszki na ścianach śródmiejskich kamienic — mają swoją egzotyczną wymowę. Czegóż tu nie ma: banki, domy handlowe, giełdy, biura wielkich eksporterów, biura firm importowych, zrzeszenia, liczne przedsiębiorstwa maklerskie, okazałe siedziby towarzystw żeglugowych, zarządy aukcji, przedsiębiorstwa lichterskie, spedycyjne, transportowe, przeładunkowe, cumownicze, firmy shipchandlerskie, towarzystwa holowniczo-ratownicze, towarzystwa





ubezpieczeń morskich, przeróżni rzeczoznawcy towarowi, rzeczoznawcy awaryjni, taksatorzy, przedsiębiorstwa oczyszczania kotłów okrętowych, przedsiębiorstwa zajmujące się odszczurzaniem i dezynfekowaniem statków, morskie urzędy zdrowia, laboratoria i instytuty morsko-naukowe, stacje badawcze, placówki meteorologiczne, konsulaty i przedstawicielstwa dyplomatyczne obcych państw, zarządy fabryk przemysłu portowego, zarządy przedsiębiorstw połowów dalekomorskich i firm zajmujących się przetwórstwem rybnym — wszystko to oraz wiele innych nie wymienionych tu placówek — składa się na obraz skomplikowanego, czułego i wydajnego aparatu uzupełniającego, bez którego praca wielkiego portu była by nie do pomyślenia.

Bogate, handlowe miasta powstawały na przestrzeni wieków zwykle w oparciu o korzystnie położone, bezpieczne i wygodne porty. Dzięki portom przedsiębiorczy kupcy mogli stworzyć tak potężne i sławne republiki miejskie jak np. Genua lub Wenecja. Dzięki portom rozwinęły się i zakwitły dziesiątki miast tej miary co Londyn, Hamburg, Kopenhaga.

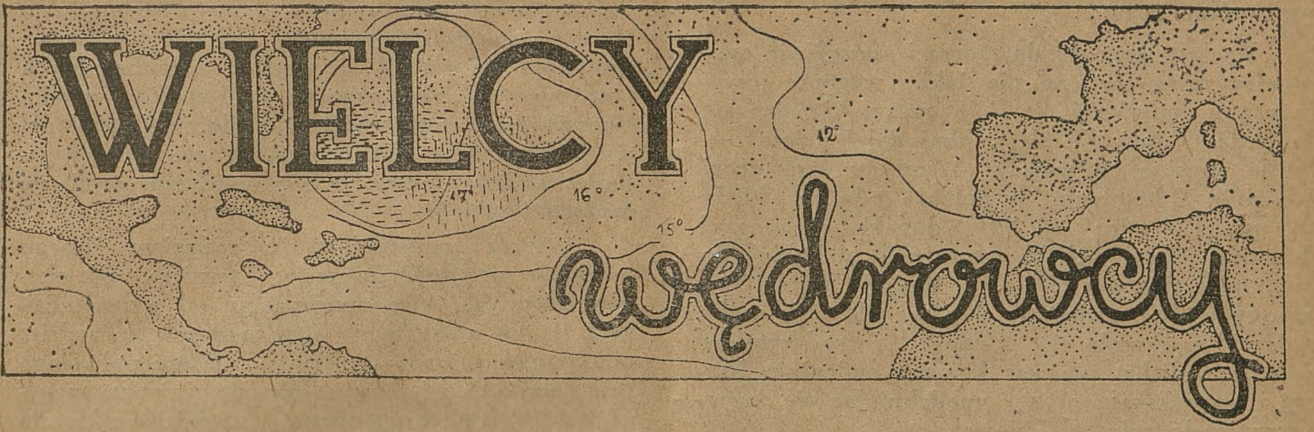
Ale i odwrotnie — mizerne porciki, których zarządy ograniczały się do funkcji policyjnych i porządkowych, a w których przeładunki były mniej lub więcej przypadkowe, w łączności z miastami zamieszkałymi przez rzutkich, pełnych zmysłu kupieckiego mieszkańców, zamieniały się z łatwością w wielkie ośrodki handlu międzynarodowego, punkty w których zbiegały się liczne szlaki morskie i lądowe. Inwestowane w rozbudowę urządzeń portowych pieniądze musiały się kupcom amortyzować, a więc z rozmysłem i kalkulacją poczęto ściągać ruch, akwizytować ładunki, poczęto pośredniczyć w wymianie towarowej z zapleczem, poczęto tworzyć giełdy, kantory, banki, przedsiębiorstwa usług portowych i w ten sposób powstał rozległy aparat handlowy, który jest mózgiem portu. Nie ma ożywionego, wszechstronnego portu bez uzupełniającego go miasta i odwrotnie — obumiera miasto i staje się podobne dziesiątkom zapadłych dziur na prowincji w chwili, gdy port traci swoje znaczenie i swoje obroty.

Dlatego nie można patrzeć na port jako na wyłącznie większy lub mniejszy, sprawniejszy lub mniej sprawny kompleks urządzeń technicznych — ale jako na nierozłączny zespół tych wszystkich udogodnień, budowli, przedsiębiorstw, instytucji i firm, które w sumie tworzą tak wspaniały twór ludzkiego geniuszu jakim jest nowoczesny, wydajny port wspierany przez sprężysty i wszechstronny aparat handlowy miasta. I gdy idziemy ulicami Gdyni a przed oczyma naszymi przewijają się dziesiątki wywieszek i tabliczek firmowych — ot, takich niepozornych jak te np. reprodukowane obok — powinniśmy doznawać podobnego uczucia do tego, jakiego doznajemy patrząc na przemyślne dźwigi portowe lub potężne bloki falochronów.

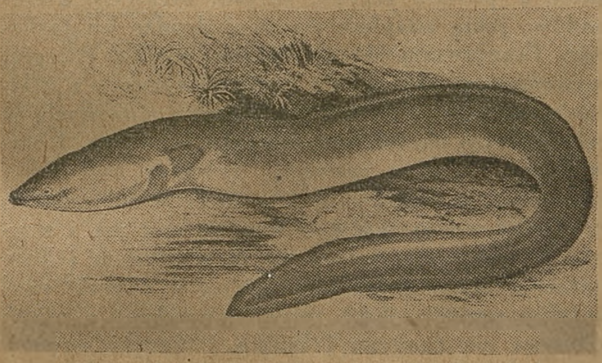
Atmosfera miasta portowego jest może dziwna, gorączkowa, pełna zamętu i pracy — ale taka jednocześnie orzeźwiająca i miła, jakiej nie ma nigdzie na zapleczu. Czuje się tu, jak pulsuje życie całego świata.

MARIAN MILCZEK.

WIELCY wędrowcy



Jeżeli węgorza i łososia, o których będzie mowa w niniejszym szkicu, nazywamy wielkimi wędrowcami, to nie jest to zupełnie przesadą. Wędrówki bowiem, jakie oba te gatunki odbywają pomiędzy żerowiskami a tarliskami w biegu swego życia są tak rozległej skali, że w grę wchodzą, zwłaszcza u węgorza, przestrzenie wodne sięgające kilku tysięcy kilometrów. Jest to zapewne najrozleglejsza wędrówka, jaką ryba odbywa, a którą jedynie można porównać co do skali rozległości z wędrówkami niektórych ptaków w swych ciągach odżywczych i rozrodczych, pokonywujących takie albo i większe jeszcze przestrzenie środowiska powietrznego.



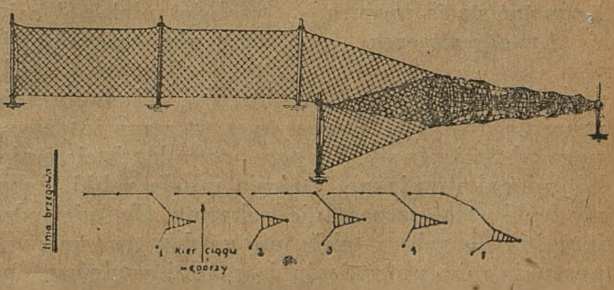
Węgorz.

Zarówno węgorz jak i łosoś należą do kategorii ryb *wędrownych,* do której zaliczamy nie tyle ryby wędrujące między tarliskami a żerowiskami, ile przede wszystkim takie, które zmieniają przy tym środowisko, przewędrowują, przepływają z wód słodkich do morza lub odwrotnie. Żerowiska tych ryb w wieku dorosłym znajdują się w jednym środowisku, podczas gdy tarliska — w drugim.

Ponieważ węgorz odbywa tarło w morzu a łososie w górnym biegu rzek — można wnosić, że pierwszy wywodzi się z morza a drugi z wód słodkich. Ojczyzną bowiem zwierzęcia są z reguły te miejsca, gdzie się rozradza. Jednak w walce o życie, o pokarm — zarówno węgorz jak i łosoś poszerzyły swe tereny bytowania, zdobyły nowe przestrzenie wód, przekroczyły ramy swych pierwotnych środowisk: węgorz opanował siedliska wód śródlądowych, a łosoś — morze. Potrzeba rozrodu skupia je ponownie na tarliskach, w środowiskach skąd pochodzą. Wytrzymałość obu gatunków na zmiany zasolenia, przy przechodzeniu z wód słodkich do morza lub w odwrotnym kierunku, nie stanęły na przeszkodzie tym wędrówkom, dziedzicznie utrwalonym w naturze ryby, podczas gdy innym, bardziej na zmiany zasolenia wrażliwym, uniemożliwiły tak rozległe podróże, połączone zwłaszcza z zasadniczą zmianą środowiska (ryby jednośrodowiskowe, nie wędrowne, słodkowodne, morskie).

Przypatrzmy się bliżej życiu węgorza. Pod koniec lata dorosłe okazy liczące co najmniej 7 lat wieku, a rozmiarami dochodzące do jednego metra, opuszczają wody słodkie, kierując się z prądem ku dolnym biegom rzek, skąd dalej wypływają do morza. Są to przeważnie silniejsze i większe samice, podczas gdy mniejsze od nich samce zaczynają wędrówkę rozrodczą od wód zalewowych i terenów ujściowych, gdzie bytowały i gdzie wyrastały do okresu dojrzałości.

Początek swej wędrówki rozrodczej ku morzu węgorze drogo opłacają, bo wiele z nich dostaje się wtedy do żaków, więcierzy, zastawianych u naszych brzegów w miesiącach jesiennych. Połowy te w latach przedwojennych dawały przeciętnie 100—150 ton w ciągu roku. Żaki zastawiane są szeregami prostopadłymi do linii brzegu, w taki sposób, że długie skrzydła zagradzają drogę ciągnącym węgorzom, jak to ilustruje załączony rysunek. Najlepszych połowów dostarczają noce ciemne, bezksiężycowe. Węgorz bowiem, jako ryba z natury swej mułowa i denna

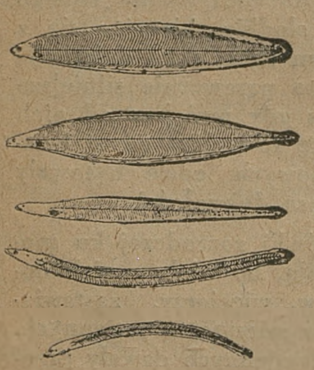


Żaki, czyli więcierze na węgorze i sposób ich zastawiania.

(węgorzowaty kształt — przystosowanie do rycia w mule) unika światła i życie aktywne prowadzi przeważnie nocą.

Wydostawszy się do morza i szczęśliwie ominąwszy zastawione na nie żaki, węgorze płyną brzegami Bałtyku i M. Północnego, kierując się ku Atlantykowi. Co się z nimi dalej dzieje? — Ściśle mówiąc od progów Atlantyku ślad drogi ich ginie. Odtworzono go dopiero wówczas, kiedy to przed z górą 20 laty duński oceanograf Schmidt odkrył tarliska węgorza w głębokich do 1000 m i ciepłych (16—17°) toniach Morza Sargasowego. Ich wędrówka poprzez głębokie wody Atlantyku okazała się ciągiem rozrodczym na odległe tarliska, podczas którego zmieniają barwę i powiększają oczy, upadabniając się zewnętrznie do ryby głębinowej.

Ze złożonej na tarliskach ikry pelagicznej rozwijają się larwy zupełnie niepodobne do form dorosłych: przezroczyste, płaskie przypominające zarysem ciała raczej listek wierzbowy. Stadia te nazwano Leptocephalus, bo wzięto je za inne zupełnie stworzenia. Rozwój ich trwa dosyć długo, bo z górą 2 lata, tak że dopiero w trzecim roku życia przemieniają się w maleńkie węgorki, przypominające dorosłe — tylko zaledwie 6—8 cm długie. Przemiana w małego węgorka dokonuje się u brzegów Europy, dokąd larwy przybyły z rejonu Morza Sargasowego biernie niesione prądem Zatokowym w okresie dwuletniego życia poprzedniego.



Larwalne stadia węgorza i młody węgorek

Młode węgorki przejawiają niezwykłą żywotność i energię. Opanowują one wody śródlądowe. Instalują się po zbiornikach. Rozpoczynają okres życia wegetacyjnego i wzrostu. Powiększają się przeciętnie o 10 cm rocznie, W czwartym roku życia w wodach słodkich są już 40—50 cm długie. Okres dojrzałości płciowej osiągają nie wcześniej niż po 7—8 latach i wtedy mają od 80 cm do 1 m. długości. Jednocześnie znacznie grubieją. Taki wzrost wymaga intensywnego odżywiania się. Węgorze prowadzą życie mniej lub więcej drapieżne, atakują młode rybki, żaby, nie wybierając szczególnie pokarmu. Chętnie jedzą ikrę innych ryb, a także nie gardzą trupami. W poszukiwaniu pożywienia i w swej wędrówce na rozród często wychodzą z wody i przepełzają po wilgotnych łąkach, zwłaszcza kiedy zbiorniki wód gdzie żyją są izolowane. Śluz węgorza oraz maleńkie otwory skrzelowe zabezpieczają mu konieczną wilgoć na ten zazwyczaj krótkotrwały czas pobytu poza środowiskiem wodnym.

Wrażliwy na chłód — zimę przepędza w odrętwieniu, zagrzebany w mule. Jesienią dorosłe płciowo, więc conajmniej 7—8 letnie okazy, kierują się ku wodom głębszym i łożyskom rzek, które prowadzą je ku morzu na znaną nam już jesienną wędrówkę rozrodczą. Są to — podkreślamy — przeważnie samice, podczas gdy samce spotykają się z nimi w wodach przybrzeżnych i zalewowych, gdzie wyrastały od stadiów młodocianych, nie zapuszczając się do wód śródlądowych. Separacja taka oczywiście nie szkodzi gatunkowi, który rozradza się w morzu, a nie w wodach słodkich.

A teraz zapoznajmy się z życiem innego wielkiego wędrowcy: łososia. Zaczniemy od okazów dorosłych, które poczynając od jesieni zbliżają się do naszych brzegów, przybyłe z bardziej północnych rejonów Bałtyku. Tutaj są poławiane przez naszych rybaków, w okresie zimy na haczyki (takle), a wczesną wiosną, na odejściu łososia od naszych brzegów w pławnice czyli sieci pływające. Jesienią i zimą zaledwie nieznaczna część łososi wchodzi do Wisły, Niemna i in. rzek południowego Bałtyku. Są to przeważnie okazy, które z tych rzek pochodzą, w nich się wylęgły. Jest to początek ich wędrówki rozrodczej. Ciekawe, że w tym okresie życia ryba w zasadzie nie je nic albo bardzo mało, mimo, że czeka ją bardzo długa droga pod prąd rzeki, połączona z przesadzaniem najczęściej wielu trudnych przeszkód w postaci zagród, turbin, niekiedy wodospadów, jakie znajduje na swej drodze ku tarliskom. Przejawiają wtedy łososie wielką energię, wyzwoloną z oddychania intensywnego, z utleniania zapasów odżywczych nagromadzonych w ciele podczas okresu wzrostowego w morzu. Kosztem tych zapasów rozwijają gruczoły rozrodcze, wypełnione u samic ikrą a u samców mleczkiem. Tą wielką pracę zarówno wewnętrzną jak i zewnętrzną organizm opłaca swym wyglądem i konsystencją ciała. Wyraźnie chudną w okresie swej podróży przez rzekę, tracą na wadze, a mięso wyzbywa się tłuszczu i białka. Szczęki samców wydłużają się przy tym i zaginają haczykowato. Stopniowo organizm w tej drodze ku tarliskom przybiera charakterystyczny wygląd „tarlaka".

Tarło ma miejsce dopiero po szeregu miesięcy, najczęściej w rok po rozpoczęciu wędrówki rozrodczej, bo tego wymaga niezwykle długa i uciążliwa podróż poprzez całą bez mała, często ogromnie długą rzekę. Tarliska łososi znajdują się z reguły w górnym biegu rzek, na dnach żwirowych, w wodzie zimnej dobrze przewietrzonej. Samce towarzyszą bezpośrednio samicom, przylegając względnie pocierając się o nie i do rynienek wyżłobionych przez ostatnie w żwirowym podłożu i wypełnionych świeżą ikrą, wydalają spermę zapładniającą jaja.

Po akcie zapłodnienia dorosłe, wytarte osobniki ujawniają niezwykłe wyczerpanie. Część z nich nawet ginie z wycieńczenia. Inne silniejsze okazy pozostają przy życiu i stopniowo rozpoczynają bardziej już powolną, potarłową wędrówkę z powrotem, ku morzu. Wtedy też zaczynają ponownie się odżywiać.

Rozwijający się z ikry zarodek z początku korzysta z obfitego żółtka nagromadzonego w jaju. Dopiero koło kwietnia lub w maju przecho-

dzi na samodzielne czynne odżywianie się. W tym okresie życia ma około 3 cm długości. Stopniowo jednak wyrasta tak, że po roku mniej więcej ma 6—8 cm a po 2 latach 12—15 cm. W tym wieku jako t. zw. smolt zbliża się do kresu swego życia w rzece. W rejonach bardziej północnych ten okres życia rzecznego trwa dłużej. Smolty zaczynają grupować się w mniejsze lub większe luźne skupienia i wreszcie ruszają drogą okazów rodzi-



Łososie, u góry samica, u dołu samiec

cielskich tylko w przeciwnym kierunku, ku morzu. Na terenach ujściowych czas jakiś jakby wahają się, zaprawiając się do warunków morskich, wreszcie oddalają się od brzegów i znikają na głębinach.

Zaczyna się okres wzrostu w morzu. Choć znikają na głębinach i w taki sposób usuwają się spod naszej bezpośredniej obserwacji, mamy jednak możność stwierdzić ich szybki wzrost w nowym środowisku. Ujawniają to łuski, pozwalające odczytać wiek, który uzupełniony długością ciała wykazuje nam szybkość wzrostu. W ten sposób stwierdzono, że łosoś w morzu wyrasta przeciętnie 2—3 klg na wagę w ciągu roku. Na tarło ciągnie po raz pierwszy po półtorarocznym conajmniej pobycie w morzu.

Życie łososia można więc podzielić ogólnie na 3 okresy: pierwszy od zapłodnienia do wyjścia w morze, okres młodzieńczy życia w rzece; drugi to okres wyrastania intensywnego w morzu do stanu dojrzałego, kiedy to zbliża się do brzegów; trzeci wreszcie, obejmujący wędrówkę rozrodczą dorosłych okazów na tarło w górę rzek, aż do aktu rozrodu, wydalania produktów płciowych na tarliskach.

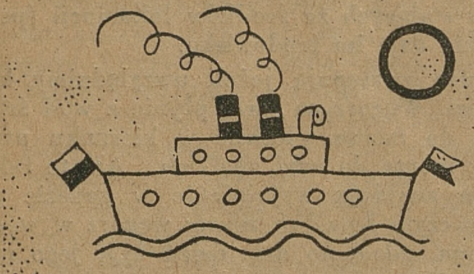
Po tym ogólnym zapoznaniu się z historią życia węgorza i łososia, zobaczmy czy, zwłaszcza odnośnie wędrówek, nie znajdziemy pewnych cech wspólnych u obu gatunków, napozór tak sobie przeciwnych. Otóż wędrówka łososi z morza do rzek na tarliska jest analogiczna do wędrówki węgorzy, wypływających z wód śródlądowych i kierujących się na tarliska w Atlantyku. Jest to rozrodcza, czynna wędrówka obu gatunków, skupiająca większą liczbę osobników na tarliskach. Podobieństwo akcentuje się jeszcze i przez to, że węgorze płyną na tarliska nie z prądem lecz pod prąd zatokowy, ciepły, coraz cieplejszy w miarę przybliżania się do tarlisk; tak samo pod prąd, ale rzeczny, płyną łososie na tarło. Oba zjawiska upadabniają się co do swej aktywności i wyników uwieńczonych rozrodem. Oba połączone są z wielką zatratą energii, niszczącej osobniki biorące w nich udział. Podobnymi także okazują się mniej lub więcej bierne wędrówki młodocianych okazów, korzystających ze środków lokomocji (prąd wody) jakie daje im środowisko.

Różnice występują jeżeli uwzględnimy kierunki drogi. Węgorz na tarło płynie z wód śródlądowych do morza, łososie w kierunku przeciwnym z morza do wód słodkich. Ale te fakty zasadnicze znajdują wyjaśnienie w genezie gatunków, o czym była już mowa: węgorz wywodzi się z morza, gdzie po dziś dzień żyją jego najbliżsi krewniacy, konger i mureny — typowe morskie ryby; łososie natomiast są pochodzenia słodkowodnego, bo tam żyją pstrągi, głąbiele, sielawy, stynka — wszystkie należące do rodziny łososiowatych.

Różnice zaznaczają się także odnośnie bodźców kierujących rybami w ich wędrówce rozrodczej. Wiele za tym przemawia, że węgorz w drodze na tarliska kierowany jest bodźcami termicznymi, bowiem zmierza poprzez olbrzymie obszary oceanu do wód coraz to cieplejszych i zatrzymuje się w wodach głębokich najcieplejszych, które odpowiadają tarliskom i które na tych głębokościach 400 — 1000 m znajdują się właśnie w rejonie M. Sargasowego a nie w strefach międzyzwrotnikowych. Łosoś natomiast w drodze na tarliska płynie ku wodom słodkim coraz bardziej świeżym, lepiej utlenionym i przewietrzonym, które znajduje w górnym biegu rzek.

Przyczynowe wyjaśnienie tych wędrówek rozrodczych u obu gatunków, dziś wydaje się być niegorzej rozwiązane niż innych zjawisk biologicznych. Sprowadza się w zasadzie do wzmożonej wrażliwości osobnika w związku z rozwojem gruczołów rozrodczych i intensywniejszej przez to przemiany materii, do kierującego środowiska z różnym, stopniowo wzmagającym się nasileniem bodźców (termicznych u węgorza, tlenowych u łososia) i do reakcji na te bodźce ze strony organizmu czyli do właściwej „wędrówki". Inaczej mówiąc, jest to jak gdyby nieustanne wyszukiwanie miejsc dla zaspokojenia najbardziej koniecznych wymagań przemiany materii w danej chwili, co zapewne daje rybie najlepsze samopoczucie, którego kulminację osiąga dopiero podczas tarła na właściwym miejscu. Tak należy sobie tłumaczyć wędrówkę rozrodczą. Wędrówki stadiów młodocianych byłyby mniej lub więcej bierne, z prądem, gdzie dominującą rolę odgrywały by raczej czynniki mechaniczne środowiska.

W wędrówkach łososia i węgorza uderza szczególnie olbrzymia skala zjawiska. Co prawda wchodzą tu w grę przestrzenie wód pozostające z sobą w ciągłości, w łączności oraz stosunkowa łatwość poruszania się u organizmów tak dobrze pływających jakimi są ryby, ale mimo to zjawisko jest warte głębszego zastanowienia się Gatunki te przedstawiają takie osobliwe typy, których życie należy rozpatrywać w skali bardzo rozległej, prawie że globu ziemskiego, w skali obejmującej jeżeli nie całą hydrosferę, to w każdym razie dużą jej część.

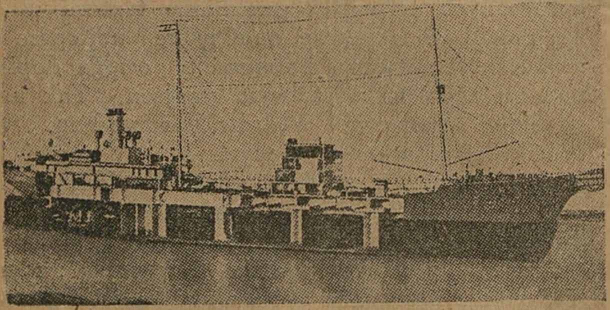


O RODZAJACH STATKÓW

(dokończenie)

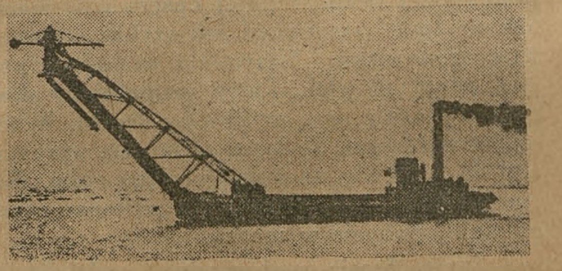
Omówiliśmy już flotę handlową, rybacką, i wielorybniczą. Wchodzące w ich skład tysiące, ba — dziesiątki tysięcy statków stale pełnią odpowiedzialną i trudną służbę na morzach i oceanach: statki linii regularnych w określonych dniach zawijają do portów, trampy zjawiają się to tu to tam, przewożąc ładunki masowe, jednostki rybackie w mozole wielkim poławiają ryby na wszystkich morzach świata, statki wielorybnicze polują gdzieś na dalekich wodach wokół Antarktydy — a praca wszystkich razem składa się na obraz zawiłej, potężnej i jakże pożytecznej gospodarki morskiej.

Lecz aby tysiące statków przeróżnych wielkości i rodzajów mogły pływać bez przeszkód na niebezpiecznych szlakach morskich, aby mogły swobodnie zawijać i wychodzić z portów, aby mogły liczyć na pomoc w nagłej potrzebie, aby miały fachowców do swej obsługi, lub aby mogły uzupełnić swoje braki — potrzebują jeszcze wielu, wielu jednostek pływających, które by te zadania spełniały. I jednostki te istnieją — wchodząc w skład niezbędnej dla normalnego funkcjonowania żeglugi **FLOTY POMOCNICZEJ**. Jakież to będą jednostki?



Przekrój kablowca. Widoczne są w ładowniach zwoje kabla podmorskiego.

Badaniem mórz, ich głębokości i warunków zajmują się **statki badawcze** i **statki hydrograficzne**. One też oznaczają i wytyczają bezpieczne szlaki żeglugowe. Ich praca jest podstawą do wydawania map i podręczników morskich, niezbędnych dla nawigacji. Dla oznaczenia trudniejszych przejść lub niebezpieczniejszych miejsc służą **latarniowce**, statki zakotwiczone w jednym miejscu i posiadające urządzenia świetlne, podobnie jak latarnie morskie na lądzie. Na północnych wodach specjalne **patrolowce służby przeciwlodowej** czuwają nad bezpieczeństwem żeglugi i ostrzegają przed zbliżającymi się górami lodowymi. Tam, gdzie trzeba jednostki handlowe przeprowadzać przez niebezpieczne cieśniny lub doprowadzić do portu, którego strzegą mielizny i rafy — krążą **statki pilotowe**, dostarczające przewodników — pilotów.



Bunkrowiec.

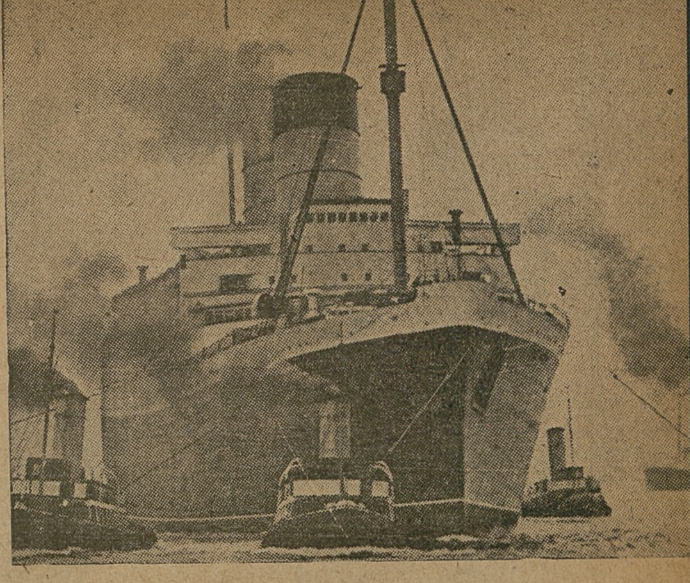
W razie awarii na morzu można radiem wezwać z najbliższego portu **statki ratownicze**, które udzielą pomocy, a nawet jeśli trzeba, wyciągną z dna wrak zatopionego statku. **Holowniki pełnomorskie** ściągną w razie potrzeby z mielizny i doholują uszkodzoną jednostkę w bezpieczne miejsce. **Statki strażnicze, statki celne** i **statki policyjne** czuwają na wodach terytorialnych i w portach bacząc, by nie omijano ustaw prawnych i celnych. Uwięzionym wśród lodów statkom niosą pomoc potężne **lodołamacze pełnomorskie**. One też przeprowadzają konwoje statków przez zalodzone obszary mórz północnych. Mniejsze jednostki tego typu utrzymują zimą w stanie zdatnym do żeglugi dostęp do portów i ich baseny. Zamulone farwatery, przejścia, kanały i baseny portów doprowadzają do żądanej głębokości **pogłębiarki ssące** i **czerpakowe**. **Statki szkolne**, zwykle piękne, białe żaglowce, odbywają ciekawe rejsy, wychowując i szkoląc coraz to nowe kadry oficerów oraz marynarzy.

Wielkie **kablowce** zakładają i konserwują podwodne kable telefoniczne i telegraficzne. Specjalne **statki - bazy lotnicze** czuwają nad bezpieczeństwem samolotów przelatujących ponad oceanem i zaopatrują je w razie potrzeby w paliwo. Ochroną rybołówstwa dalekomorskiego zajmują się wydelegowane w tym celu **jednostki ochronne**, będące często okrętami wojennymi. Nieprzekraczania przepisów i ustaw rybackich pilnują **statki i kutry dozorcze**, a studia nad nowymi sposobami połowów i nad życiem mórz przeprowadzają **statki badawcze i doświadczalne rybołówstwa morskiego.**

Największe skupisko floty pomocniczej znajduje się w portach. Dziesiątki i setki **holowników portowych** obsługują ruch statków, wprowadzając i wyprowadzając je z portów, ułatwiając im manewry, cumowanie przy nabrzeżach itp. Setki **lichtug i barek**, z napędem lub bez, służą do transportu towaru wewnątrz portu, do składowania i przewozu bunkru, wywozu śmieci, piasku wydobytego przez pogłębiarki etc. **Kutry pilotowe** przewożą pilotów na stojące na redzie statki lub zabierają ich ze statków odpływających. **Promy portowe i tramwaje wodne** utrzymują intensywną komunikację na obszarach portowych liczących nieraz dziesiątki kilometrów, łącząc poszczególne części i baseny w jedną, łatwą do spenetrowania całość. Pomagają im w tym niezliczone **barkasy i motorówki**, których jest pełno w każdym porcie. **Statki oraz motorówki sanitarne i kwarantannowe** służą lekarzom portowym, którzy odpowiedzialni są za zdrowotność portów i przebywających w nich załóg statków. **Statki straży ogniowej** zaopatrzone w potężne motopompy, walczą w razie potrzeby z pożarem, groźnym wrogiem portów i statków. Specjalne **tankowce wodne** zaopatrują przebywające w porcie jednostki w świeżą słodką wodę, a **bunkrowce** nie tylko dostarczają im paliwo do burty, ale często przy pomocy własnych swych urządzeń mechanicznych przeładowują do zbiorników czy ładowni.

Do floty pomocniczej należy również zaliczyć poniekąd **dźwigi, elewatory,** oraz **doki pływające.**

Praca floty pomocniczej jest szara i niepozorna. Na tle przepięknych transatlantyków czy białych motorowców tropikalnych — jakże skromnie wyglądają brudne, krępe holowniki czy niezgrabne, przysadziste lichtugi. A jednak nie do pomyślenia jest, by wszystkie te piękne statki mogły spełniać swe zadania bez udziału owych małych, pracowitych pomocników.



Holowniki portowe przy pracy.

Jest jeszcze jedna grupa statków — **FLOTA SPORTOWA.** Zaliczamy do niej te wszystkie jednostki, które pływają po morzach nie dla celów zarobkowych czy zawodowych — lecz dla sportu i przyjemności. Nazywamy je ogólnie — jachtami, niezależnie od ich napędu i wielkości. Ze względu na napęd, dzielą się one na żaglowe, motorowe i motorowo - żaglowe. Ze względu na przeznaczenie, podzielić je można na jachty turystyczne, regatowe i spacerowe.

Do **jachtów turystycznych** zaliczamy wielkie, luksusowe statki amerykańskich bogaczy, a także wszystkie te jednostki, które przystosowane są do dłuższych lub krótszych wędrówek po morzach i oceanach. Jeśli chodzi o zasięg to dzielimy je nie tyle ze względu na ich wielkość, co na sposób i moc budowy — na jachty oceaniczne, pełnomorskie i przybrzeżne.

Rasowe **jednostki regatowe** poświęcają wygodę, przestronność pomieszczeń a nawet bezpieczeństwo — na korzyść szybkości i zwrotności. Dlatego też do turystyki nadają się w mniejszym stopniu. — Głównym ich celem są regaty. Dzielą się one na szereg międzynarodowymi przepisami unormowanych klas — zależnie od swej wielkości, budowy, powierzchni i kształtu żagli. I tu rozróżnić możemy jachty regatowe oceaniczne (np. takie, które biorą udział w słynnych regatach Ameryka — Europa), pełnomorskie oraz przybrzeżne.

Do **jednostek spacerowych** zaliczyć by trzeba całą resztę drobnych stateczków prywatnych — wszelkiego rodzaju motorówek, żaglówek i łodzi — uzależnionych w swych niedalekich przybrzeżnych rejsach od pogody i stanu morza.

Jotem.

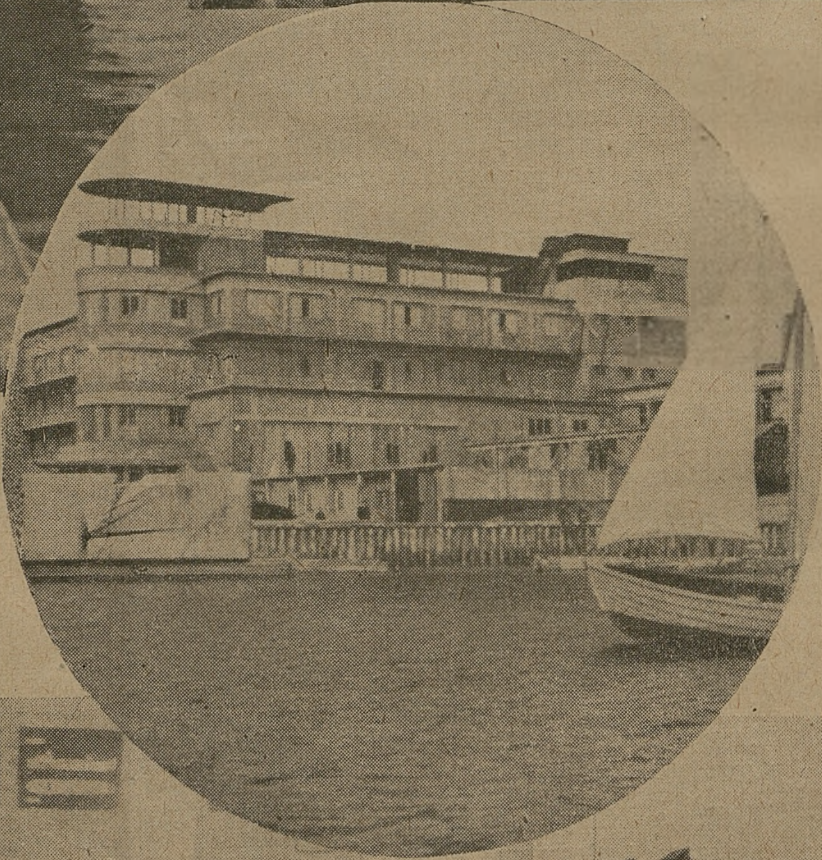


Mały jacht turystyczny.

CHŁOPCY z PCWM







S
na

D
w
D
z
sz
to
w
sz
po
w
dz

POWYŻEJ: Salut banderze!

NA PRAWO: „Dom Żeglarza" w Gdyni — główna siedziba PCWM.

PONIŻEJ: Wykład — Bogu dzięki jeden z ostatnich w tym roku!





POWYŻEJ: Niedzielna d



W KOLE. POWYŻEJ:
nalizacja semaforem, — jeden z
milszych przedmiotów w Szkole
Jungów.



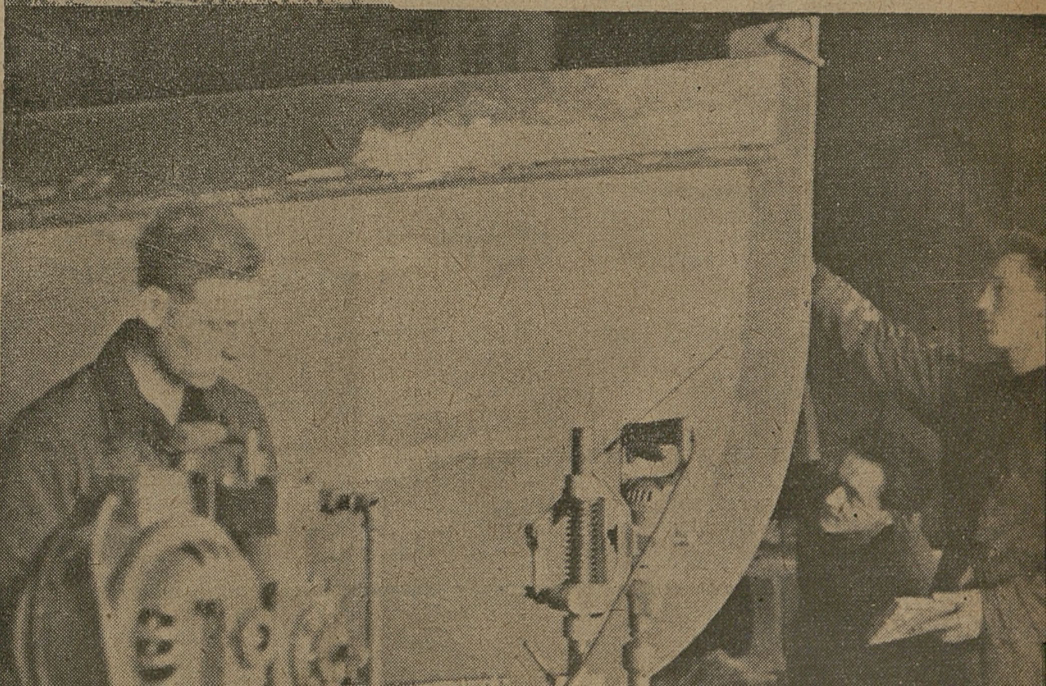


iegły końca zajęcia teoretyczne
Szkole Jungów i Szkole Rybaków
ekomorskich. Lada dzień chłopcy
WM zaokrętują się na statki
olne i popłyną w świat! Zanim
nastąpi — trzeba dobrze opano-
w.osłowanie i żeglowanie na
upach. Korzystając z wiosennej
ody chłopcy ćwiczą niezmordo-
le, pełni zapału i radości. Każdy
ń zbliża ich do upragnionego,
„prawdziwego" rejsu!

POWYŻEJ: Wiosłowanie i żeglowanie w całej pełni — niech żyje wiosna!

NA LEWO: Przed połowem ryb na szkolnych łodziach — trzeba dokładnie wyreperować sieci.

PONIŻEJ: Po zimowym śnie szalupom należy się gruntowny remont — służyć będą potem dzielnie przez całe lato.





filada — od poniedziałku zajęcia
alupowe!

Lektura morska

Nadchodzi okres letni, pora urlopów i wakacji.

Jeszcze odległe są miraże wywczasów: beztroskiego odpoczynku, opalania się na brązowo w słońcu, rozkoszy chłodnej kąpieli, zapachu lasów, pól i łąk — ale czas już pomyśleć o LEKTURZE.

Bo przecież wtedy nareszcie będzie można spokojnie poczytać przeznaczając na ten cel choćby tylko nudne dnie niepogody.

Czytelnicy „Żeglarza" zapewne zainteresują się tematami morskimi.

Jedni z Was po powrocie z kursów pracy morskiej będą chcieli przez lekturę poznać lepiej i głębiej to, z czym się zetknęli. Innym, którzy z różnych przyczyn nie będą mogli przyjechać — książka o morzu musi choć w części zastąpić bezpośrednie przeżycia.

Przez czytanie można się dobrze przygotować do udziału w kursach pracy morskiej, uzupełniając z najróżniejszych źródeł podstawowe wiadomości, zawarte w „Żeglarzu".

Dlatego więc podajemy Wam zwięzły przegląd prawie wszystkich powojennych książek o morzu, zgrupowanych w kilku zasadniczych działach.

Krótka informacja o każdej książce pozwoli każdemu zorientować się w charakterze książki i ułatwi wybór najbardziej odpowiedniej, interesującej lektury.

Miłej i lekkiej lektury rozrywkowej dostarczą Wam dobre **powieści dla młodzieży.**

Makuszyński K. **Wielka brama,** wyd. B. Matuszewski 1947, str. 284, cena 480 zł. — Powieść dla młodzieży o przygodach na morzu i w Gdyni młodego dzielnego chłopca.

Howden Smith A. H. **Złoto z Porto Bello.** Tłum. z ang. Wyd. Książnica Śląska, Mikołów 1947, str. 364, cena 420 zł. — Powieść o piratach angielskich z połowy XVIII w., opracowana jako wprowadzenie do wcześniej napisanej „Wyspy Skarbów" Stevensona.

Stevenson R. L. **Wyspa skarbów.** Tłum. z ang. Wyd. Książnica Śląska, Mikołów 1947, cena 340 zł. — Znakomita powieść piracka, której akcja toczy się w połowie XVIII w.

Sabatini R. **Kapitan Blood.** Wyd. Księgarni J. Kubickiego, Warszawa 1946, str. 293, cena 250 zł. — Awanturnicza powieść o piratach i współzawodnictwie Anglii i Hiszpanii w Ameryce w końcu XVII w.

Literatura wojenna w opowiadaniach, wspomnieniach i reportażach odtwarza interesujące nas wszystkich wydarzenia na morzu w okresie 1939 — 1945.

Fiedler A. **Dziękuję Ci, kapitanie.** Wyd. „Czytelnik" 1946, str. 237, cena 220 zł. — Świetne opowiadanie o wyczynach kapitanów i marynarzy Polskiej Floty Handlowej w czasie wojny 1939-45.

Pertek J. **Wielkie dni małej floty.** Wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1946, str. 190, cena 280 zł. — Pierwsze i narazie jedyne obszerniejsze opracowanie historii działań Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939—1945 zaznajamiające z najważniejszymi epizodami bojów polskich okrętów.

Forester C. S. **Bitwa o Maltę.** Tłum. z angielskiego. Wyd. Trzaska, Evert i Michalski, Warszawa 1946, str. 247, cena 280 zł. — Znakomite opowiadanie o pracy i przeżyciach załogi krążownika w czasie kilkogodzinnego boju. Obszerniejsza ocena w „Żeglarzu" Nr. 5/6.

Pertek J. **Pod polską banderą wojenną.** Wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1946, str. 45, cena 80 zł. — Krótki, przeznaczony dla młodzieży przegląd działań Polskiej Marynarki Wojennej w okresie 1939—1945, poprzedzony rysem historycznym.

Strumph-Wojtkiewicz S. **Na Atlantyku.** Wyd. Gebettner i Wolff, Warszawa 1946, str. 91, cena 70 zł. — Opowiadanie z walk okrętów: „Piorun" i „Sokół" w 1941 r.

Kochańczyk M. **Ostatni rejs.** Wyd. Londyn 1945 (nakład rozpowszechniony w kraju), str. 35, cena 100 zł. — Wspomnienia marynarza z m/s „Chrobry", zatopionym w r. 1940 w Norwegii.

Papuga J. **Szczury morskie.** Wyd. „Książka" 1946. str. 183, cena 200 zł. — Opowiadanie z życia polskich marynarzy floty handlowej w latach 1939 — 1945.

Aldridge J. **Orzeł Morski.** Tłum. z angielskiego. Wyd. „Książka" 1946, str. 273, cena 200 zł. — Opowieść o przygodach kilku żołnierzy niedobitków armii angielskiej po ewakuacji Krety w r. 1941, usiłujących łodzią przedostać się do Egiptu. Razi i odstrasza nieudolne tłumaczenie, szczególnie opisów żeglowania.

Powieści historyczne przenoszą nas w odległe czasy, na dawne nadbałtyckie dziedziny Słowian Zachodnich, które dziś znowu wróciły do Macierzy.

Grabski J. W. **Saga o Jarlu Broniszu.** Wyd. Wielkopolskiej Księgarni Wydawniczej, Poznań 1946.
t. I **Zrękowiny w Upsali,** str. 343, cena 200 zł.
t. II **Śladem Wikingów,** str. 413, cena 320 zł.
t. III **Rok tysiączny,** str. 457, cena 360 zł. — Znakomita powieść historyczna o zagadnieniach morskich Polski w dobie Bolesława Chrobrego. Głównym jej źródłem są stare sagi skandynawskie, które przechowały pamięć o morskiej tradycji Słowiańszczyzny Zachodniej.

Żeromski S. **Wiatr od morza.** Wyd. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1946, str. 259, cena 300 zł. — Artystyczne wizje z dziejów Pomorza od X do XX wieku.

Powieść obyczajowo - psychologiczna z wybrzeża zbliża nas do życia ludności nadmorskiej.

Rydzewska M. **Akwamaryna.** Wyd. „Czytelnik" 1946, str. 228, cena 220 zł. — Powieść o życiu Kaszubki, której losy wiążą się z morzem i powstającą Gdynią, pisana gwarą kaszubską.

Powieści awanturnicze i sensacyjne czyta się z przyjemnością w przerwie między lekturą poważniejszych książek.

London J. **Wilk morski.** Tłum. z angielskiego. Wydawnictwo E. Kuthana, Warszawa 1947, str.

429, cena 420 zł. — Powieść morska o przygodach na żaglowcu sprzed kilkudziesięciu lat, zniekształcona wadliwym tłumaczeniem terminologii żeglarskiej.

Zakrzewski S. **Cyklon.** Wyd. B. Matuszewski, Warszawa 1946, str. 205, cena 230 zł. — Powieść sensacyjna współczesna o niewielkiej wartości.

Poezja marynistyczna zapewne też znajdzie amatora.

Świnarski A. M. **Przekleństwo morza.** Wyd. Księgarni S. Kamińskiego, Kraków 1946, cena 30 zł — Zbiór wierszy, w tym kilka marynistycznych.

O interesujących zagadnieniach z dziedziny przyrody, historii, geografii, techniki i inn. jasno i przystępnie pouczają **wydawnictwa popularyzatorskie.**

Passendorfer E. **Jak powstał Bałtyk.** Księgarnia Naukowa, Toruń 1946, str. 31, cena 50 zł. — Popularne opracowanie dziejów geologicznych Bałtyku.

Lepszy K. **Zarys dziejów marynarki polskiej.** Wyd M. Kot, Kraków 1947, str. 83, cena 110 zł. — Historia floty polskiej w XVI i XVII w. oraz przegląd osiągnięć morskich w w. XX (1918—1945).

Sempołowska S. **Na ratunek.** Wyd. „Książka" 1946, str. 296, cena 300 zł. — Dzieje tragicznej wyprawy do Bieguna Północnego na sterowcu „Italia" oraz wypraw ratowniczych lodołamaczy „Małygin" i „Krasin".

Dobrowolski A. B. **Męczennicy polarni.** Wyd. Państw. Zakłady Wydawnictw Szkolnych, Warszawa 1946, str. 43 (+ 2 mapki), cena 30 zł. — Dzieje wypraw polarnych przedstawione zwięźle i popularnie.

Czarnecki J. **Modelarstwo szkutnicze.** Nakładem Zarządu Okręgu Ligi Morskiej. Poznań 1946, str. 73, cena 160 zł. — Podręcznik budowy modeli jachtów dla początkujących.

Porty Gdynia, Gdańsk, Szczecin. Wyd. Głównego Urzędu Morskiego 1946, str. 15, cena 32 zł. — Zwięzły opis 3 największych portów Polski.

Związek Gospodarczy Miast Morskich w Gdańsku wydał w r. 1946 14 broszur poniżej wyliczonych.

Jeżowa-Paszkowska K. **Kamień**, str. 9, cena 22 zł.
Jeżowa-Paszkowska K. **Puck**, str. 9, cena 22 zł.
Kowalenko W. **Gdańsk**, str. 24, cena 34 zł.
Krzyżagórska J. **Elbląg**, str. 10, cena 24 zł.
Ludwig S. **Derłów**, str. 14, cena 34 zł.
Marek P. **Łeba**, str. 6, cena 17 zł.
Marek P. **Ujść**, str. 11, cena 24 zł.
Morcinek R. **Gdynia**, str. 13, cena 22 zł.
Muszyński A. **Szczecin**, str. 24, cena 34 zł.
Muszyński A. **Świnoujście**, str. 7, cena 19 zł.
Muszyński A. **Wołyń**, str. 7, cena 19 zł.
Strąbcki S. **Sopot**, str. 6, cena 17 zł.
Wielopolski **Tolkmicko**, str. 9, cena 24 zł.
Zołoteńko M. **Frombork**, str. 10, cena 22 zł.

Każda broszura zawiera zwięzłe wiadomości o historii i stanie obecnym danego miasta.

Literatura naukowo - informacyjna zapoznaje z obszernymi zagadnieniami, opracowanymi gruntownie i wyczerpująco, ale niemniej dostępnymi dla szerokiego ogółu czytelników.

Demel K. **Życie morza.** Zarys oceanografii biologicznej. Wyd. Instytut Bałtyki 1947, str. 443, cena 850 zł. — Pierwsze w języku polskim obszerne dzieło naukowe o przyrodzie morza, a przy tym tak ciekawie i przystępnie napisane, że zainteresuje każdego młodego czytelnika.

Piwarski K. **Dzieje Gdańska w zarysie.** Wyd. Instytut Bałtycki 1946, str. 307, cena 300 zł. — Gruntowne dzieło historyczne, które przeczyta z zapartym tchem każdy, kto lubi historię i interesuje się losami odwiecznego portu Rzeczypospolitej.

Ocioszyński T. **Przemiany w światowej żegludze morskiej.** Wyd. Instytut Bałtycki 1947, str. 75, cena 140 zł. — Autor, czołowy znawca zagadnień żeglugowych, poddaje wnikliwej analizie aktualną sytuację żeglugi światowej.

Siedlecki M. **Ryby morskie** — częściej poławiane na Bałtyku i Półn. Atlantyku. Wyd. Morski Instytut Rybacki, Gdynia 1947, str. 149. Cena ok. 150 zł. Wyd. II, przejrzał i uzupełnił dr K. Demel. — Bogato ilustrowana książka, zawierająca przystępnie napisaną charakterystykę biologiczną wszystkich ważniejszych ryb Bałtyku i północnego Atlantyku, z uwzględnieniem ich wartości użytkowej.

Publicystyka — to krótkie omówienia aktualnych zagadnień, a zwłaszcza rozważania nad programem i planem gospodarki morskiej i organizacją pracy na morzu. Tematy te powinny zainteresować każdego obywatela — pracownika morza.

Kwiatkowski E. **Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu.** Wyd. „Wiedza", Warszawa 1946, str. 31, cena 45 zł. — Syntetyczne, zwarte rozważania o polskim problemie morskim, dostępne dla wszystkich.

Kwiatkowski E. **O przyszłości Polski nad morzem** przemówienie w czasie obrad Komisji Morskiej KRN w Gdańsku, dnia 21. 10. 45. Wydawnictwo Marynarki Wojennej, Gdynia 1945, str. 24, cena 15 zł. — Sprawozdanie z pierwszych prac przy odbudowie portów oraz uwagi o planach na przyszłość.

Kwiatkowski E. **Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem.** Wyd. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1945, str. 54, cena 25 zł. — Omówienie najważniejszych problemów programu polityki morskiej.

Pierwszy Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich, Gdańsk 1947, str. 162, cena 200 zł. — Protokóły obrad i teksty referatów dotyczących zagadnień zagospodarowania miast morskich.

Specjalizacja polskich portów morskich — protokół obrad oraz referaty na konferencji Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego 1946, str. 255, cena 300 zł. — Zbiór prac wybitnych znawców zagadnień gospodarczo-morskich, dotyczących wytycznych programu i polityki morskiej.

Narada rybacka w Szczecinie, stenogram z przebiegu obrad i referaty. Wyd. Morski Instytut Rybacki, Gdynia 1947, str. 158, cena 300 zł. — Sprawozdanie z wielkiego „sejmiku rybackiego", który rozważał podstawowe zagadnienia programu rybołówstwa morskiego.

Brodniewicz A. **Znaczenie sanitariatu portowego dla państwa.** Wyd. Ligi Morskiej, Warszawa 1945, str. 23, cena 25 zł. — Zwięzłe omówienie zadań medycyny i lekarzy na morzu i w portach.

Demel K. **Naukowe podstawy rybołówstwa morskiego.** Wyd. Warszawa 1946, str. 20, odbitka z „Przeglądu Rybackiego" nr. 1 i 2 1946. — Interesujące i dostępne rozważania o pomocy jaką nauka daje rybakowi.

Wielopolski A. **Elbląg — dzieje i przyszłość.** Wyd. Instytut Bałtycki 1946, str. 32, cena 55 zł. — Omówienie na tle historycznym zagadnień rozwoju jednego z miast morskich.

Literatura fachowa porusza tematy, dotyczące pewnej określonej dziedziny, interesujące przede wszystkim pracowników lub przygotowujących się do pracy w danym zawodzie.

Morski Przewodnik Rybacki. Wyd. Morski Instytut Rybacki, Gdynia 1947, str. 328, cena 250 zł. — Doskonała encyklopedia zagadnień związanych z rybołówstwem, niezbędna dla każdego rybaka morskiego a zarazem prawdziwa kopalnia wiadomości dla każdego zainteresowanego tym tematem czytelnika.

Żórawski B. **Składniki transportu morskiego.** Wyd. Instytut Bałtycki 1946, str. 55 + 13 wzorów dokumentów, cena 150 zł. — Zwięzłe omówienie organizacji transportu morskiego, frachtów i dokumentów używanych w żegludze. Zainteresuje młodzież z średnim przygotowaniem handlowym.

Kunert J. **Dokumenty i kalkulacje w handlu morskim.** Wyd. Gdynia 1945, skład główny „Czytelnik", str. 120, cena 300 zł. — Praktyczny podręcznik dla żeglugowców i pracowników portu, zawierający najważniejsze wiadomości, terminy i tabele. Zaciekawi tylko specjalnie interesujących się tą dziedziną i odpowiednio przygotowanych.

Sowiński W. **Zarys morskiego prawa handlowego.** Wyd. Instytut Bałtycki 1946, str. 210, cena 340 zł. — Książka napisana została jako podręcznik dla studentów Wyższej Szkoły Handlu Morskiego.

Sarna Z. **Morskie uprawnienia konsulów.** Wyd. Akademii Handlowej w Krakowie 1945, str. 100, cena 120 zł. — Książka prawnicza, zainteresuje tylko czytelników „Zarysu morskiego prawa handlowego".

S. L.

P. S. Wszystkie powyższe książki są do nabycia w „Księgarni Morskiej", Sopot, ul. Stalina 745, w księgarni W. Mędnickiego, Gdynia, ul. 3-go Maja 27/31 księgarniach „Czytelnika" lub w każdej innej większej księgarni.

EKWIPUNEK

JAKI MUSZĄ POSIADAĆ UCZESTNICY KURSÓW PRACY MORSKIEJ

Kursanci otrzymują na miejscu jedynie: siennik i podgłówek, wypchane słomą, drelich roboczy i furażerkę, talerze.

Każdy uczestnik musi posiadać ze sobą:

ciepłe ubranie: sweter, ciepłą kurtkę lub ciepły płaszcz, wiatrówkę lub płaszcz nieprzemakalny,

2 zmiany bielizny osobistej, conajmniej 3 pary skarpet, koc, prześcieradło, jasiek, ew. poszewkę na podgłówek,

przybory toaletowe: 2 ręczniki, mydło, szczoteczkę i proszek do zębów, grzebień, ew. przybory do golenia,

przybory do czyszczenia ubrania i obuwia: szczotkę do ubrania, szczotkę do obuwia, pastę do obuwia,

przybory do jedzenia: blaszany, emaliowany kubek półlitrowy, łyżkę, nóż, widelec, zawinięte ściereczką służącą do wytarcia tych przyborów po umyciu,

przybory do drobnych reperacji: igłę, nici, guziki, zapasowe sznurowadła,

zeszyt do notatek.

UWAGA: Do przechowania ubrania, w którym kursant przyjedzie, należy zabrać wieszak. Ubranie używane będzie jako wyjściowe lub na zmianę po przemoczeniu drelichów roboczych. Buty muszą być mocne i wyreperowane, żeby nie podarły się w czasie trwania kursu. Na morzu nawet w lecie jest chłodno, a więc ciepłe odzienie i ew. ciepła bielizna są konieczne.

Unikać należy zabierania innych, zbędnychprzedmiotów w celu ograniczenia rozmiarów bagażu osobistego. Najlepiej spakować wszystko do plecaka. Ostrzega się przed zabieraniem cenniejszych drobiazgów, które łatwo zgubić.

Ponieważ braki ekwipunku zwłaszcza w zakresie ciepłej i nieprzemakalnej odzieży mogą odbić się na zdrowiu kursanta — należy dołożyć wszelkich starań, aby skompletować te niezbędne przedmioty.

KOMUNIKAT

KIEROWNICTWA KURSÓW PRACY MORSKIEJ

Korespondencyjny kurs przygotowawczy został w bieżącym numerze „Żeglarza" definitywnie zakończony. Nadeszła pora wypełniania i przesyłania do PCWM zgłoszeń na kursy pracy morskiej, wraz z arkuszami zadań. Przypominamy o konieczności dołączania do zgłoszeń czystych kart pocztowych, ofrankowanych i zaadresowanych DO SIEBIE. Karty te zostaną Wam rozesłane spowrotem jeszcze przed końcem maja i zawierać będą wezwania na odpowiedni turnus wzgl. odmowę przyjęcia. Przypominamy również o konieczności przywiezienia ze sobą dowodu osobistego lub legitymacji szkolnej, ostatniego świadectwa szkolnego, jednej fotografii, pieniędzy na drogę powrotną (do zdeponowania) oraz kompletnego wymienionego powyżej ekwipunku.

Kierownictwo kursów pracy morskiej przestrzega, że podczas wstępnych badań lekarskich, jakie odbywać się będą przed rozpoczęciem każdego turnusu — zwracana będzie szczególna uwaga na stan uzębienia kandydatów. Wszystkie zęby muszą być zaleczone, okazało się bowiem w praktyce zeszłorocznej iż bóle zębów uniemożliwiały wielu uczestnikom normalne branie udziału w zajęciach.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Wszystkim Czytelnikom, którzy przesłali na ręce redakcji „Żeglarza" życzenia Wielkanocne — serdecznie dziękujemy za pamięć.

Andrzej Weber, Szczecin — Warszewo. O wskazówki dotyczące zorganizowania na terenie Waszej Szkoły koła Ligi Morskiej — zwróćcie się bezpośrednio do Zarządu Okręgu Ligi Morskiej w Szczecinie, Wały Piastowskie, Urząd Wojewódzki II p. pokój 116, względnie do Zarządu Głównego L. M., Warszawa, ul. Widok 10.

Edward Szlachcikowski, Złotów oraz Waldemar Kubiak, Poznań. M/s „Piłsudski" (14.294 BRT) zatonął na minie wzgl. został storpedowany (przyczyna niewyjaśniona) w listopadzie 1939, w pobliżu portu angielskiego Newcastle. S/s „Polonia" (7.500 BRT) została jeszcze przed wojną sprzedana na złom, jako jednostka przestarzała (rok budowy 1910). S/s „Kościuszko" (6.852 BRT) i s/s „Pułaski" (6 345 BRT) pływały przez całą ostatnią wojnę pod polską banderą. Po zakończeniu działań wojennych zostały sprzedane, ponieważ nie przedstawiały już większej wartości z powodu swego wieku (r. bud. 1915 i 1912).

„P 21 z Sieradza". Chcieliśmy Wam wysłać prospekt Państwowych Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie, ale nie raczyliście podać adresu. Dziękujemy za życzenia.

Bohdan Różycki — Kraków. Również i od kandydatów na wydz. mechaniczny PSM — wymagany jest dobry wzrok. Po ukończeniu wydz. mechanicznego otrzymuje się tytuł oficera — mechanika okrętowego III klasy. Nic nie stoi na przeszkodzie, by następnie studiować na politechnice.

Zdzisław Baldys. Szkoda przerywać naukę. Ponieważ jednak po zdaniu „małej matury" będziecie istotnie za starzy do PSM i Szkoły Jungów — zwróćcie uwagę na Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku — Wrzeszczu. Tam granica wieku wynosi lat 20, a to że uczęszczacie do gimnazjum mechanicznego ułatwi Wam tylko dalsze studia.

„Kruk" T. Przestudiujcie przedostatni (kwietniowy) numer „Żeglarza". Może znajdziecie coś dla siebie.

Jacek Doliński — Katowice, Zenon Rogoziński — Rypin, Lucjan Newlaczyn — Zamość, Władysław Walkowiak — Konarskie, Czesław Wawerys, Stefan Pyzel — Góra Kalwaria, Zbigniew Szymański — Wrocław, Leszek Krzyżanowski — Toruń, Alfred Cichy — Zabierzów oraz wszyscy ci Czytelnicy, którzy wybierają się w lecie na spływ Wisłą lub Odrą do morza. Przeczytajcie uważnie poniższe informacje a znajdziecie odpowiedź na nurtujące Was wątpliwości i pytania: Łódź turystyczna opisana w marcowym numerze „Żeglarza" nadaje się wyłącznie do spływów z prądem rzek. Do żeglowania po morzu, zatoce, a nawet po większych jeziorach — nie nadaje się zupełnie. Powrót na niej w górę rzek, pod prąd jest niewykonalny — łódź jest zbyt ciężka i niezgrabna. Jeśli ktoś nie chce się jej pozbyć po spływie sprzedając po prostu jakiemuś stolarzowi na deski — może najwyżej załadować ją na kolej, a jeszcze lepiej na statek lub barkę i tym sposobem przetransportować do domu. Z powodu prostoty konstrukcji, która jest zresztą główną zaletą wymienionej łodzi, niemożliwym jest stosować do niej motor. Nie opłaca się również dodawanie steru — wiosło zastępuje go w tym wypadku znakomicie. Żagle i wiosła trzeba sporządzić samemu — źródła zakupu nie istnieją. Wskazówki, w jaki sposób zorganizować spływ, znaleźć można w następujących książkach przedwojennych, będących często w posiadaniu organizacji młodzieżowych, względnie możliwych jeszcze do nabycia drogą antykwaryczną: W. Bublewski „Kajakami na szlaku wodnym", St. Szymborski „Wisła, przewodnik turystyczny", A. Heinrich „Podręcznik kajakowca", „Wioślarz" harcerski podręcznik na stopień wioślarza, dr. Terajewicz — „Odżywianie w obozach i na wycieczkach", „Żeglarz" harcerski podręcznik na stopień żeglarza, itd.

Zalecamy wszystkim uczestnikom tegorocznych spływów — wytężoną uwagę na trasie: rzeki są wprost usiane wrakami mostów, statków itp. i nic łatwiejszego jak wpakować się w biedę. Ze strony władz państwowych nie powinno być trudności — przeciwnie należy spodziewać się pomocy. Przed spływem Odrą należy porozumieć się z władzami Wojsk Ochrony Pogranicza. Spływy należy kończyć w Szczecinie i Gdańsku. Z Międzychodu do Szczecina i z Brodnicy do Gdańska — spływ trwać będzie około 2 tygodni — conajmniej tyle też czasu należy na to zarezerwować. Sposobu budowy innych łodzi nie będziemy narazie w „Żeglarzu" umieszczali. Źródła zakupu na mapy — sztabówki — nie znamy.

S. Żiżka — Warszawa. Sprawdziliśmy opinię o Was w kartotece zeszłorocznego kursu pracy morskiej. Jest ona całkowicie ujemna i dlatego nie może być mowy o przyjęciu Was do którejś ze szkół. Starania Wasze i propozycje są zatem bezcelowe.

Grzegorz Korpiela — Biała Krakowska. Serdecznie Wam dziękujemy za miły list, zdjęcia, kliszę i życzenia świąteczne. Klisza, niestety, dotarła do nas w kawałkach. Ale wystarczy i fotografia, którą niezadługo wykorzystamy. W jednym z najbliższych n-rów „Żeglarza" umieścimy plany modelu „Sobieskiego". Informacje o I. M. M. zawiera poprzedni numer „Żeglarza". Zgłoszenie wypełnijcie tak jak umiecie i prześlijcie na ręce red. Jotema. Mapę polskiego wybrzeża w skali 1 do 350.000 wydał Instytut Bałtycki, kosztuje ona 350. —zł. i można ją nabyć w każdej większej księgarni. Fotografii polskich statków i okrętów jest w handlu bardzo niewiele i to tylko przedwojennych. Na resztę Waszych pytań odpowiemy osobiście w lecie, gdyż jest ich zbyt wiele. Zasyłamy Wam pozdrowienia i prosimy o następny list.

Ryszard Szewczyk — Kraków. Bardzo miły i sympatyczny jest Wasz list. Kursy letnie musicie ukończyć po raz drugi — ale sądzimy, że to Was nie bardzo zmartwi. Książek morskich poszukacie w Gdyni osobiście, jak przyjedziecie na kurs. Objętości „Żeglarza" nie możemy, niestety, powiększyć z powodów technicznych. A chcielibyśmy i to nawet bardzo. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Romaszkiewicz — Góra Śląska. Przysłaliście pieniądze na prenumeratę a nie podaliście dokładnego adresu. Wysłane do Was „Żeglarze" powróciły niedoręczone. Teraz znów, otrzymaliśmy od Was depeszę — i też bez dokładnego adresu! Ulitujcie się i uzupełnijcie go jak najprędzej!

POLSKIE SŁOWNICTWO MORSKIE

W najbliższym czasie powołana ma zostać do życia Morska Komisja Terminologiczna, której zadaniem będzie kontynuowanie rozpoczętych w roku 1927 prac nad polskim słownictwem morskim. Wyniki jej osiągnięć publikowane będą w formie dalszych części „Słownika Morskiego", którego pierwsze sześć zeszytów opracowanych przed wojną, ma być uzupełnione i wydane ponownie.

Komitet Organizacyjny Morskiej Komisji Terminologicznej pragnąc zapewnić przyszłym pracom Komisji jak najszersze koło współpracowników, zwraca się do wszystkich osób polskim słownictwem morskim zainteresowanych, by kierowali swe zapytania, uwagi i rady osobiście lub listownie, do przewodniczącego Komitetu inż. P. Bomasa B. O. P. Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Morska 22.

Do prenumeratorów „Żeglarza"

PRZYPOMINAMY, ŻE W M-CU CZERWCU WYGASA DLA WIELU Z WAS PRENUMERATA „ŻEGLARZA". W ZWIĄZKU Z CZYM BĘDZIEMY MUSIELI WSTRZYMAĆ WYSYŁKĘ PISMA. DLA UNIKNIĘCIA TEGO PROSIMY WPŁACIĆ NALEŻNOŚĆ ZA NASTĘPNY OKRES (60 ZŁ. ZA PÓŁROCZE) NA NASZE KONTO PKO XI-160.

PROSIMY RÓWNIEŻ WSZYSTKICH PRZEDŁUŻAJĄCYCH, WZGLĘDNIE ZGŁASZAJĄCYCH PRENUMERATĘ, O SZCZEGÓŁOWE I WYRAŹNE WYPISYWANIE ADRESÓW NA PRZEKAZACH POCZTOWYCH I PKO ORAZ PODAWANIE PRZEZNACZENIA WPŁATY (OKRES I OD JAKIEGO MIESIĄCA). NIEDOPEŁNIANIE TYCH WARUNKÓW POWODUJE OPÓŹNIENIA W DORĘCZANIU „ŻEGLARZA", A CZĘSTOKROĆ JE UNIEMOŻLIWIA.

*

Następujący prenumeratorzy „Żeglarza" nie podali swego dokładnego adresu, co nam uniemożliwia wysyłkę pisma. Prosimy o jaknajszybsze uzupełnienie: Auflink z Sopotu, Baczyński Mieczysław z Rawicza, Batowski Bogusław z Bielska Podlaskiego, Bielecki Józef z Bydgoszczy, Budzyński Tadeusz z Mińska Mazowieckiego, Ginalski T. z Kurowa Lub., Russ Ryszard z Śremu, Jesienowic Leon z Olsztyna, Jędrucik Mieczysław z Czeladzi, Kazimierowski Hieronim z Poznania, Liczmański Zbigniew z Świnoujścia, Łuczak Franciszek z Krosna Odrzańskiego, Łunaszewski Włodz. z Krakowa, Macieik Stanisław z Krosna, Mirota Andrzej z Krakowa, Nowak Stanisław z Łowicza, Oźminkowski Stanisław z Włocławka, Pełczyński Wojciech z Krotoszyna, Raczkiewicz Franciszek z Krzyża Wlkp., Sakowski Zygmunt z Glinika Mariampolskiego, Sadkowski Włodzimierz z Grudziądza, Stabiuch Eugeniusz z Łodzi, Starawicz Jan z Wadowic, Woźniak Stefan z Krakowa, Zierke Stefan.

Niektórzy prenumeratorzy byli nawet tak roztrzepani, że zapomnieli podać w zamówieniach swoich nazwisk. Pieniądze na „Żeglarza" bez nazwiska nadawcy nadeszły z Bursztynowa k/Choszczycy, Grajewa, Wałbrzychu (ul. Os. Morawskiego 9/10), Łowicza (ul. Stanisławskiego 31) i z Mszalnicy.

Niżej wymienieni prenumeratorzy proszeni są o skorygowanie podanych przy ich nazwiskach adresów, ponieważ poczta zwraca nam przesyłki z adnotacją „adresat nieznany": Bogusz Stanisław z Warszawy, ul. Ząbkowska 42, Freda Jan z Poznania, ul. Wyspiańskiego 22 m. 8, Górecki Władysław z Sopot, ul. Wybickiego 27, Buiwid Bogusław z Włocławka, ul. Sułkowskiego 35 m. 8, Guzdek Adam (Guzdek Teresa?) z Choczni 387, Kajewski Józef z Hermanówki, Kozielnicki Maciej z Wałcza, Kozłowski Zbigniew z Orłowa, ul. Popiela 17 m. 3, Kpt. Pisarek Marian ze Szczecina, ul. Polonii Zagranicznej 16, Stadnicki Z. z Lublina, ul. Mickiewicza 4 m.12, Sielski Antoni Rusica p. Nadarzyn (Pruszków), Uniwersytet Ludowy w Pawłowicach, Wróblewski Marian z Siemianowic Śl. pw. Katowice, ul. Pocztowa 7 Baraki Miejskie, Wyrebowicz Teodor z Janowic, Szkoła Powszechna.

ADMINISTRACJA.

Kursy pracy morskiej

Reportaż na kolanie



Jestem uczestnikiem kursu przygotowawczego „Żeglarza", a sądzę że i na kurs pracy morskiej też się jakoś dostanę. Właśnie zrobiłem zadanie nr. 2 i ponieważ mieszkam w Gdyni — postanowiłem je osobiście odnieść do PCWM. No i tak się jakoś miło zgadało z Kierownikiem kursów pracy morskiej, że ten w przystępie niebywałej łaskawości pokazał mi kulisy swojego działu. Oto co widziałem:

W niewielkim pokoiku kilkanaście pokaźnych skrzynek kartotekowych upchanych jest tysiącami szarych kopert, z nazwiskami na grzbietach. Każdy uczestnik kursu przygotowawczego ma swoją kopertę i do niej trafiają przesyłane przez niego zadania. Opiekuje się owym całym kramem ta właśnie ładna panienka, którą widzicie na fotografii obok. Na kopertach, prócz nazwisk, widoczne są czerwone cyfry i jakieś kabalistyczne znaki. To stopnie z wykonania zadań. One to wraz z oceną ostatniego arkusza zadań (tego co jest na odwrocie zgłoszenia na kurs pracy morskiej) decydować będą w głównej mierze czy kandydat wykazał odpowiednie zainteresowanie sprawami morza, ergo — czy wart jest by go przyjąć na lato (mam trochę stracha o siebie — bo okazało się, że źle narysowałem sylwetkę tankowca).

W obszernym warsztacie szkolnym remontuje się szereg dużych szalup morskich. Na nich to właśnie będziemy wiosłować i żeglować. Część personelu warsztatu przebywa obecnie w Dziwnej, gdzie reperuje sprzęt przydzielony do tamtejszego ośrodka. Roboty huk, ale kierownik jest dobrej myśli: „Napewno zdążymy" — powiada.

W ośrodku w Łebie odbywa się kurs instruktorów szalupowych. Kurs instruktorów rybackich i portowych zacznie się lada dzień, jak tylko zjadą kandydaci. Szkoleniem instruktorów kieruje osobiście Dyrektor PCWM — co dowodzi jak wielką wagę przykłada Instytucja do odpowiedniego doboru tych, którzy będą naszymi zwierzchnikami w lecie.

PCWM ma niezłomny zamiar umożliwić uczestniczenie w tegorocznych turnusach trzem tysiącom sześciuset chłopcom. Będę wszystko robił aby być jednym z nich! Bo ten kurs to będzie wspaniała rzecz!

Jarosław Królikiewicz.

Spotkanie

(Dokończenie ze str 82)

Rzeczywistość przerwała marzenia. Wszystkie nerwy napięte znów były gotowe do działania. Ręce wykonywały automatycznie czynności tyle razy powtarzane na ćwiczeniach i w akcji. Dalocelownik i działa szybko zaczęły kręcić w lewo. Zaterkotał dzwonek alarmowy — długie przerywane dźwięki. Z pomieszczeń wysypała się załoga. Bieg na stację przydziału. Trzask otwieranych zamków dział. W telefonach rozkazy, meldunki.

— Pomost — odległość 9000 yardów!

— Dalocelownik na celu! Samolot nalatuje!

— Pomost — artyleria gotowa!

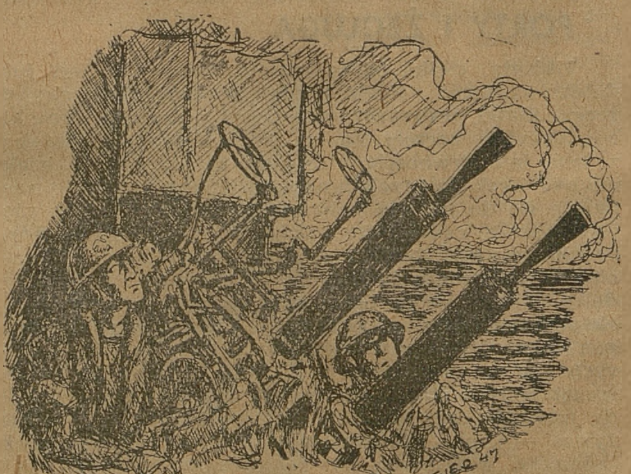
— Dobra!

Setki oczu prowadziły mały czarny punkcik, który gwałtownie rósł. Lufy dział i broni maszynowej powoli podnosiły się do góry. Znów to samo uczucie — cichy, głęboki oddech. Znów to samo uczucie napięcia, które zniknie z wybuchem pierwszej bomby lub hukiem dział. Znów nerwy naprężone, jakgdyby gotowe do skoku. Byle prędzej! Punkcik rósł. Już widać wyraźnie sylwetkę.

— Pomost — odległość 7500 yardów!

— Pomost — samolot typu Savoia!

Włoch, nie Niemiec! Niech już zacznie, byle skończyć z czekaniem. Gdy się strzela, nie ma czasu na strach. Nikomu nie trzeba było mówić, co kto ma robić. Okręt jak jeden żywy organizm zlany z duszą — załogą ruszył szybciej, pchnięty siłą tysięcy koni zamkniętych w turbinach. Gotów!



..lufy dział i broni maszynowej powoli podnosiły się do góry...

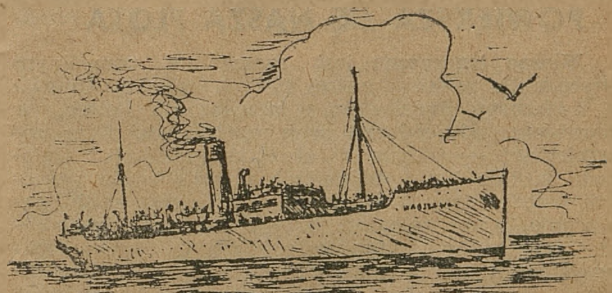
— Pomost — samolot skręca w lewo — przelatuje!

Działa szły za nim, prowadząc otwarte paszcze luf gotowe plunąć ogniem. W lornetce widziałem jak położył się na lewy płat i szybko zaczął oddalać się, maleć, by zniknąć gdzieś na widnokręgu. I znów został błękit nieba, rozpalone słońce grzało w plecy. W palcach uczułem ból od mocnego ściskania lornetki. Powoli przychodziło odprężenie. Zapaliłem papierosa. Może wyskoczy z drugiej strony. A, niech go cholera!

Dzwonek zaterkotał urywanie na odbój. Wszystko wróciło powoli, jakgdyby z niechęcią na swoje miejsca. I znów to samo lustrzane niebo, to samo słońce i morze, to samo czekanie.

— — — — — — — —

Po przez rzadziutką mgiełkę poranną widać było brzeg i Aleksandrettę. Z portu wyszedł statek. Wziął kurs na nas. Sylwetka zaczęła rosnąć, robić się coraz bardziej wyraźna. Jeden komin mostek. Bandery jeszcze nie widać.



...Sylwetka zaczęła rosnąć, robić się coraz bardziej wyraźna...

— Dalmierz, czy możecie odczytać nazwę?

— Słabo, panie komandorze, W, A, R, S, ... WARSZAWA! To nasz — Warszawa! Polak!

Wszystkie lornetki gwałtownie skierowały się na szary statek. „Warszawa — nasz”! Rzucono się na tę burtę, by spojrzeć na dawno nie widziany polski statek. Byli coraz bliżej. Już było widać ludzi na ich pokładzie. Jeszcze nie wiedzą, że będzie ich konwojował własny okręt. Podeszliśmy bardzo blisko. Zobaczyli naszą banderę. I naraz z setek żołnierskich piersi, na pokładzie „Warszawy”, wyrwał się szloch jakiś i pieśń o „Tej, która nie zginęła”!

— O! Boże, naszych wiezie!

Gdzieś tu, daleko od domu, w kącie Morza Śródziemnego — polski okręt, polski statek, polskie wojsko. Poranek wstawał w melodii „co nam obca przemoc wzięła, mocą odbierzemy”!

Gdy odsalutowaliśmy ich — czułem, że coś mnie chwyta za gardło.

Ruszyliśmy naprzód, „Warszawa” za nami. Każda mila, każdy obrót śruby — to jeden krok bliżej domu.

Zmęczenie znikło bez śladu. Bo ich musimy dowieźć cało.

SPROSTOWANIE

W poprzednim numerze „Żeglarza” w informacjach o szkolnictwie morskim podaliśmy mylnie, że czas trwania nauki w Gimnazjum Mechanicznym przy Stoczni Nr 2, wynosi 4-ry lata. Gimnazjum jest **trzyletnie.**

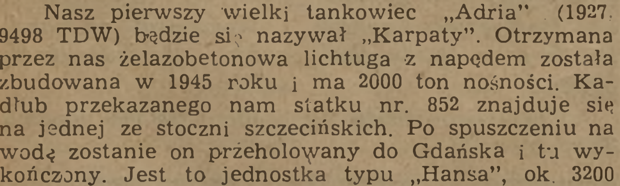
NA MORSKIM

NOWY MINISTER ŻEGLUGI

W połowie kwietnia b. r. objął urzędowanie nowomianowany Minister Żeglugi — obywatel **Adam Rapacki**, poseł na Sejm Ustawodawczy i członek Rady Naczelnej P. P. S. Minister Rapacki, syn wybitnego działacza spółdzielczości Mariana Rapackiego, był ostatnio kierownikiem Biura Prezydialnego „Społem". W kilka dni po objęciu urzędowania Minister Rapacki w towarzystwie wicemin. Żeglugi dr K. Petrusewicza przybył na Wybrzeże, gdzie odbył szereg konferencji na aktualne tematy żeglugowe i rybackie, oraz rozpoczął szczegółową lustrację podległych sobie urzędów i instytucji. W dniu 29. IV. 47 wizytował m. inn. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

POWIĘKSZA SIĘ NASZA FLOTA

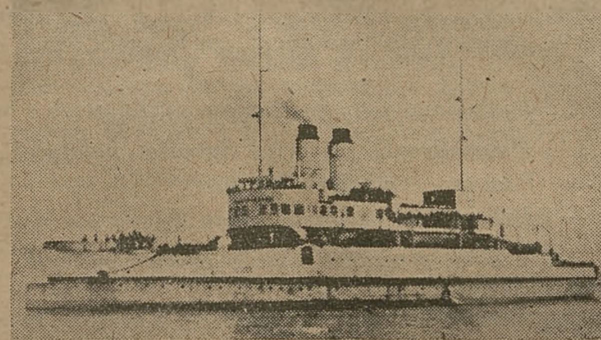
Wiosna tegoroczna jest szczególnie pomyślnym okresem dla rozwoju naszej floty handlowej. Umowa ze Związkiem Radzieckim o przekazaniu Polsce, w charakterze odszkodowań wojennych, części floty poniemieckiej — weszła w stadium realizacji. Ogłoszona została lista obejmująca dziewiętnaście jednostek różnego typu i wielkości, w tym trzy statki pasażerskie, prom kolejowy, trzy frachtowce drobnicowe, sześć trampów, tankowiec, trzy holowniki, lichtugę i jeden kadłub niewykończonego statku towarowego. Najwartościowszą jednostką jest turbinowiec pasażerski „Duala" (ok. 6000 BRT*) r. bud. 1939), który otrzyma nazwę „Jagiełło". Pozostałe dwa statki pasażerskie — „Kaiser" (r. bud 1905, 1912 BRT) oraz „Schicksee" (r. bud. 1927, 117 BRT) są jednostkami kabotażowymi i użyte będą w żegludze przybrzeżnej. „Kaiser" otrzymał nazwę „Beniowski". Prom kolejowy „Mecklemburg" (r. bud. 1903, 1547 BRT) nazywać się będzie „Waza". Bardzo cennym nabytkiem są trzy wielkie, nowoczesne drobnicowce: „Athen" — „Gen. Walter" (r. bud. 1936, 7185 TDW), „Leuna" — „Pułaski" 1928, 9823 TDW) i „Rheinfels" — „Kościuszko" (1943, 11200 TDW). Sześć trampów przystosowanych jest do przewozu ładunków masowych. Są to „Weltenhof" (1911. 5630 TDW), „Helga Ine" (1925, 3375 TDW), „Inkenturm" (1945, 3200 TDW), „Irene Oldendorf" (1944, 3200 TDW), „Nordlicht" (1938, 3200 TDW) i „Schleswig Holstein" (1921, 4180 TDW). Otrzymają one kolejno polskie nazwy: „Kalisz", „Kutno", „Olsztyn", „Opole", „Kolno", „Kołobrzeg".



Statek pasażerski „Beniowski" (ex-„Kaiser")

Nasz pierwszy wielki tankowiec „Adria" (1927. 9498 TDW) będzie się nazywał „Karpaty". Otrzymana przez nas żelazobetonowa lichtuga z napędem została zbudowana w 1945 roku i ma 2000 ton nośności. Kadłub przekazanego nam statku nr. 852 znajduje się na jednej ze stoczni szczecińskich. Po spuszczeniu na wodę zostanie on przeholowany do Gdańska i tu wykończony. Jest to jednostka typu „Hansa", ok. 3200 TDW i nosić będzie prawdopodobnie nazwę „Oliwa". Trzy otrzymane przez nas holowniki otrzymały nazwy — „Żubr", „Bawół" i „Cyklop". Nazywały się niegdyś „Bartenfleth" (r. bud. 1908, 1100 KM mocy) „Recktenfleth" (1925, 1100 KM) oraz „Staatsman" (1907. 480 KM). Ogólna wartość szacunkowa wszystkich powyższych dziewiętnastu jednostek wynosi ok. 900 tys. funtów szterlingów. Jak dotąd zostały nam przez władze radzieckie przekazane dwa holowniki, lichtuga i pięć statków. Z tego holowniki i kadłub „Oliwy" w Szczecinie, lichtuga w Świnoujściu, „Beniowski" w Hull, „Kościuszko" w Rotterdamie, „Kolno" w Gdyni i „Karpaty" w Gdańsku. Przekazywanie dalszych jednostek w toku.

*) Cyfry określające tonaż przejmowanych jednostek nie są ścisłe i mogą się zmienić.



Prom kolejowy „Waza" (ex-„Mecklemburg")

Prócz przejmowania jednostek poniemieckich — odbywa się w dalszym ciągu repatriacja statków polskich, zrabowanych przez Niemców podczas wojny. W ramach tej akcji odzyskaliśmy przed paru tygodniami nasz przedwojenny bunkrowiec „Robur VII". Niemcy przebudowali go na statek ratowniczy i pod nazwą „Richard" używali aż do swej kapitulacji, po której przejęła go marynarka radziecka. Przekazany nam w dniu 14 kwietnia b. r. „Robur VII" powrócił pod polską banderę i jako cenna, jedyna w naszej flocie specjalna jednostka ratownicza — został oddany do eksploatacji wydziałowi ratowniczo-holowniczemu GAL.

PORTY I ŻEGLUGA

Ubiegły, ciężki okres zastoju zimowego jest już daleko za nami. Porty tętnią życiem i gorączkową pracą. Statki, wstrzymywane dotąd przez złe warunki nawigacyjne, zaczęły napływać do Gdyni i Gdańska z taką intensywnością, że daje się odczuwać brak miejsca i rąk do przeładunku. W Gdyni wszystkie nadające się do postoju nabrzeża są zajęte. Gdańsk nie jest jeszcze całkowicie wykorzystany ale ruch jest w nim również bardzo znaczny. Jedynie do Szczecina statki zaczynają dopiero przybywać. Przez porty delty Wisły, prócz ogromnych ładunków węgla w eksporcie i rudy w przywozie, przepływa obecnie szereg cennych transportów drobnicowych, wśród których jest m. inn. bawełna, kopra, celuloza, żywność, sprzęt techniczny, szpitalny i drukarski, są samochody osobowe oraz wszelkie inne dobra nie wyłączając żywca — koni i nierogacizny. Jednym z najmilszych ładunków w imporcie był całookrętowy transport pomarańczy i cytryn, przywieziony przez duński statek „Nordanwik". Przybywają też stale, dziesiątki tysięcy worków liczące, przesyłki poczty zamorskiej.

W Gdyni, pomimo pełnego zatrudnienia robotników portowych, dał się odczuć pod koniec kwietnia dotkliwy brak sił roboczych dla wykonania terminowych przeładunków. Władze portowe zwróciły się o pomoc do Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, które doceniając konieczność chwili przerwało normalne zajęcia szkolne, oddając wszystkich

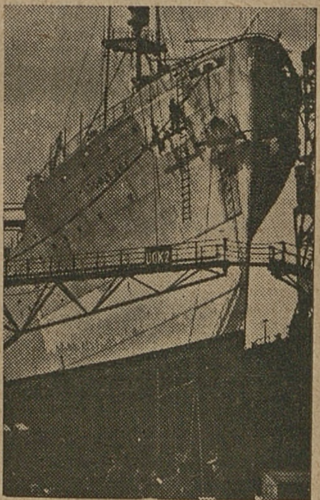
HORYZONCIE

uczniów do dyspozycji Biura Portowego. Przez dni największego natężenia ruchu — granatowe kolumny chłopców z PCWM wspomagały robotników portowych, przeładowując celulozę oraz koprę.

Koprę, cenny surowiec dla gdyńskiej olejarni, przywiózł z mórz południowych śliczny, duński motorowiec „Oluf Maersk". Pięknie się prezentował „Oluf Maersk", ładny był również inny duński frachtowiec — „Paraguay", imponująco wyglądały wielkie, amerykańskie drobnicowce „Mormacsaga" i „Mormacpenn" — ale najpiękniejszym wśród statków przebywających pod koniec kwietnia w gdyńskim porcie — był nasz „Sobieski". Bezpośrednio po opuszczeniu stoczni zawinął on do Gdyni i w pełni swojej krasy przycumował w basenie Piłsudskiego. „Sobieski" (r. bud. 1939, 11030 BRT, 7260 TDW, 17 węzłów), przebudowany z transportowca wojennego spowrotem na jednostkę pasażerską — całkowicie odzyskał swój poprzedni rasowy wygląd. Dysponuje on obecnie 780 miejscami pasażerskimi. W celu jak najlepszego wykorzystania statku, GAL przeznaczył „Sobieskiego" do obsługi szlaku Genua — Nowy Jork — Cannes — Genua. Ta napozór przykra decyzja jest w gruncie rzeczy całkowicie uzasadniona, bowiem w przeciwieństwie do naszych, lokalnych warunków, ruch pomiędzy Włochami a Stanami Zj. jest nadzwyczaj ożywiony, tak że „Sobieski" będzie miał stale pełne zatrudnienie i przy dobrych cenach zarobi wiele, wiele dolarów potrzebnych dla odbudowy Kraju. W dn. 29 kwietnia wyruszył „Sobieski" w swą pierwszą podróż na Morze Śródziemne. Po drodze zabrał ok. 750 polskich dzieci, udających się do Danii na trzymiesięczne wakacje.

STOCZNIE

Największym po wojnie wyczynem polskich stoczni był remont m/s „Sobieskiego" połączony z przebudowaniem go z transportowca wojennego spowrotem na jednostkę pasażerską. Przebudowa pomieszczeń nastręczała rozliczne trudności materiałowe, ale zostały one pomyślnie rozwiązane, bez uciekania się do pomocy Zagranicy. Eksperymentem nielada było dokowanie „Sobieskiego" na doku pływającym Stoczni nr. 1. Nośność doku była sporo niższa niż waga statku i zachodziła obawa, iż „Sobieski" nie wynurzy się całkowicie, coby uniemożliwiło oczyszczenie i pomalowanie spodniej części kadłuba. Jednak obliczenia inżynierów okazały się słuszne, majster dokowy stanął na wysokości zadania — i wszystko się udało.

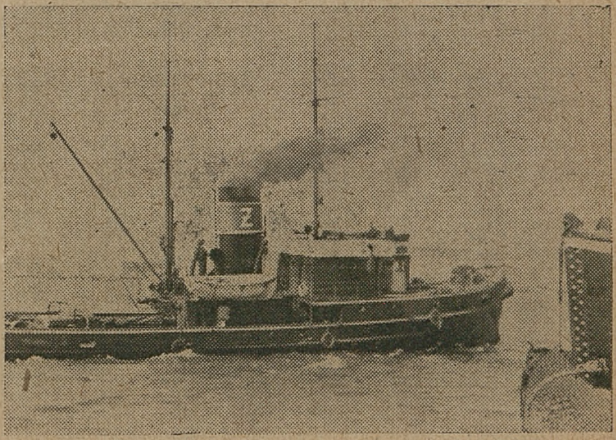


„Sobieski" na doku

W połowie kwietnia została oficjalnie otwarta stocznia „Gryf" w Szczecinie, położona na tzw.Kępie Reglickiej. Stocznia w krótkim stosunkowo czasie uruchomiła działy: kadłubowy, mechaniczny, kuźnię, ślusarnię, stolarnię i warsztaty elektryczne. W obecnym stadium swej odbudowy stocznia może wykonywać remonty jednostek rzecznych oraz portowych. W stadium przejmowania jest inna stocznia szczecińska — „Odra".

RYBOŁÓWSTWO

Połowy dorsza utrzymują się w dalszym ciągu na rzadko notowanym poziomie. Wyniki osiągane przez poszczególne kutry często przekraczają dziesięć ton, a jeden złowił raz blisko dwadzieścia. Niestety, kryzys obejmujący aparat rozdzielczy i rozprowadzający — trwa nadal i pomimo szeregu konferencji, zarządzeń i starań — nie udało się go jeszcze opanować. Wpływa to na ograniczenie połowów i na obniżkę ceny dorsza poniżej kosztów własnych. Sytuacja taka nie stwarza sprzyjającej atmosfery dla rozwoju naszego, tak dobrze zapowiadającego się rybołówstwa i nie pozwala na pełne wykorzystanie tych nieograniczonych możliwości aprowizacyjnych — jakie daje morze.



Holownik „Wilk" który uratował rybaka podczas sztormu w dn. 25. 4. 47

W celu zapobieżenia szybkiemu psuciu się ryby w porze letniej, ustalonych zostało szereg przepisów zapobiegawczych, którym podporządkować się muszą wszyscy rybacy. Mianowicie, rybak, przed zdaniem połowu, będzie miał obowiązek sortowania złowionych ryb wg. wielkości, mycie ich przed włożeniem do skrzyń, okładanie lodem a nawet częściowe patroszenie.

Silne, wiosenne sztormy panujące na morzu w drugiej połowie kwietnia, spowodowały szereg dotkliwych strat w sprzęcie rybackim. Okres ten obfitował również w awarie, które, na szczęście, skończyły się wszystkie pomyślnie. I tak kuter rybacki „Chł. 2" wyszedłszy na połów z Władysławowa w dniu 17 kwietnia — zaginął i został odnaleziony dopiero 21 kwietnia przez przepływający statek radziecki, który go odholował do Gdyni. Okazało się, że na kutrze pękł wał korbowy motoru a ponieważ nie było żagli na pokładzie — załoga została zdana na łaskę wiatru i fal. Przez cały czas błąkania się po morzu żywiono się jedynie złowioną rybą.

Podczas gwałtownego sztormu szalejącego na Bałtyku w dniu 25 kwietnia b. r. zerwała się z cumy przy molo orłowskim, łódź rybacka. Właściciel, chcąc ją ratować, wskoczył do niej, ale silna fala i wichura uniemożliwiły mu przybicie do przystani, unosząc coraz dalej na pełne morze. Kapitanat Portu w Gdyni, zawiadomiony telefonicznie, wysłał niezwłocznie na ratunek holownik „Wilk", którego załoga, po kilkunastu godzinach zmagań ze sztormem zdołała z narażeniem własnego życia, dotrzeć do łodzi i ocalić ją wraz z rybakiem.

Na skutek zderzenia z traulerem Marynarki Wojennej „Jaskółką", zatonął 18 kwietnia na redzie gdyńskiej kuter rybacki „Gdy. 59". Załoga zdołała się uratować wpław.



m/s „BATORY" w chwili przybycia do Gdyni

Z OSTATNIEJ CHWILI

30 kwietnia b. r. o godz. 10-ej rano przybył z Nowego Jorku do Gdyni, po raz pierwszy po wojnie, nasz największy statek handlowy — transatlantyk pasażerski „Batory". Witany przez tłumy zgromadzonych gdynian przycumował w swoim zwykłym miejscu przy nabrzeżu Francuskim — i tym samym zamknął się jakby okres jego wojennej tułaczki, pełnej chwalebnych wyczynów i nieznużonej pracy dla Zwycięstwa. Odnowiony na antwerpskiej stoczni — „Batory" powraca do swego normalnego, pokojowego zajęcia — do obsługi szlaku Gdynia — Ameryka. W podróż do Nowego Jorku wyruszy „Batory" w dn. 5 maja b. r. i odtąd mniejwięcej co miesiąc zawijać będzie do Gdyni, łącząc ją stale i regularnie z Nowym Światem. Powrót polskiej bandery na szlak północno-atlantycki jest dalszym, ważnym krokiem w dziele odbudowy naszej żeglugi a przybycie „Batorego" do Kraju kończy oficjalnie akcję repatriowania polskiej floty handlowej przebywającej w Anglii.

W dniu 4 maja b. r. odbyła się na pokładzie m/s „Batory", uroczystość oficjalnego powitania statku, połączona z poświęceniem bander dla przekazanych nam przez władze radzieckie jednostek oraz z dekoracją osób zasłużonych dla rozwoju i powrotu naszej floty handlowej. Dekoracji w imieniu Prezydenta R. P. dokonał minister Żeglugi Rapacki. Wśród odznaczonych znajdują się m. inn. wiceminister Żeglugi dr. Petrusewicz, dyrektor GAL-u Plinius oraz dyrektor Generalnego Inspektoratu Portów i Żeglugi dr. Darski.

Treść numeru:

Rysunki: S. Sierecki, A. Pluciński
Zdjęcia: E. Zdanowski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-169.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata kwartalna zł 30.— półroczna zł 60.— W-06132

Druk. Mar. Woj. 5.47 Nr 57

100